

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO**  
**CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO**  
**DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO URBANO**

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**  
**CAMINHOS DAS ÁGUAS: O TRANSPORTE FLUVIAL NO**  
**RECIFE, 1835-1860**

**Magna Lícia Barros Milfont**

**Recife, 2003**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO**  
**CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO**  
**DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA E URBANISMO**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO URBANO**

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**  
**CAMINHOS DAS ÁGUAS: O TRANSPORTE FLUVIAL NO**  
**RECIFE, 1835-1860**

**Magna Lícia Barros Milfont**

**Dissertação submetida ao Programa de  
Pós-Graduação em Desenvolvimento  
Urbano como parte dos requisitos  
necessários à obtenção do grau de Mestre  
em Urbanismo pela Universidade Federal  
de Pernambuco**

**Orientadora.: Profa.Dra. Virgínia Pontual**

**Recife, novembro/2003**

## **Resumo**

O transporte fluvial no Recife durante o século XIX passava por mudanças, principalmente, nos elementos da operação e organização verificados entre os anos de 1835-1860. Essas mudanças eram oriundas da vinda de Missões hidrográficas francesas e da tecnologia náutica do vapor, provocando o rompimento de percursos realizados pelos barcos fluviais entre os rios Capibaribe, Beberibe e o mar. O rompimento entre caminhos marítimos e fluviais desencadeou numa desarticulação dos ofícios de canoeiro, jangadeiro e barcaceiro que compunha a organização do transporte fluvial no Recife. Portanto, assistia-se na cidade do Recife o paulatino desmonte de um sistema fluvial que marcava o território urbano com ancoradouros, portos, cais e “passagens fluviais e marítimas”.

## **Abstract**

The fluvial transport in Recife in XIX century suffered changes on it's operation elements and organization observied between 1835-1860. Those changes came from french hydrographic missions and from steamer boat technology resulting on the breaking of the flow among the Capibaribe, Beberibe rivers and the seas and consequently in the disorder of fluvial transport workers in Recife. Therefore it was noticed the gradual ending of the fluvial system, leading to urban territory piers, harbours, wharfs, "fluvial and maritimes passages".

# SUMÁRIO

Agradecimentos	
Introdução	1
Capítulo I – Operação do Transporte Fluvial: Os Pequenos Barcos	
Nativos nos Rios e Mares do Recife	9
I.I – Embarcações	9
I.II – A Força de Trabalho	19
I.III – O transporte de Passageiros e Mercadorias	21
I.IV – O lugar: Rios e Mares	25
I.V – Mudanças	41
Capítulo II – Organização do Transporte Fluvial: Poderes e Hierarquias	60
II.I - Relações Internas entre Poderes: Ofícios, Patrões, Autoridades Provinciais e Eclesiásticas	60
II.II – Relações Externas entre Poderes: Ofícios, Patrões, Autoridades Provinciais e Eclesiásticas	69
II.III – Mudanças	84
Capítulo III – A Influência do Transporte Fluvial na Cidade: Caminhos e Marcas	110
III.I – O transporte Fluvial na Cidade	110
III.II – Nas Portas da Cidade: Os caminhos Marítimos	124
III.III – Entrando na Cidade: Os caminhos Fluviais	128
III.IV – As Marcas do Transporte Fluvial na Cidade	132
Capítulo IV – Conclusão: O Desmonte do Sistema de Transporte Fluvial	154

## LISTA DAS TABELAS E FIGURAS

### Capítulo I

Tabela 1.I – Operação das Canoas	32
Figura 1.I – Gravura da Ponte Nova	33
Tabela 2.I – Operação das Jangadas	35
Figura 2.I – Gravura da Jangada de Rio	36
Tabela 3.I – Operação da Barcaça	39
Figura 3.I – Cromolitografia da Freguesia de Santo Antônio	41
Figura 4.I (a) – Barco a Vapor	45
Figura 4.I (b) – Cais do Ramos	45
Tabela 4.I – Marinheiros da Grande Cabotagem	57
Tabela 5.I – Marinheiros da Pequena Cabotagem	58

### Capítulo II

Tabela 1.II – Hierarquia dos Canoeiros	75
Figura 1.II – Gravura da Festa do Congo	76
Figura 2.II – Fluxograma dos Poderes e Hierarquias das Jangadas	78
Tabela 2.II – Hierarquia dos Jangadeiros de Pescado	79
Tabela 3.II – Hierarquia de Bordo dos Catraeiros	82
Tabela 4.II – Hierarquia de Bordo dos Barcaceiros	83
Figura 3.II – Fotografia do Arsenal da Marinha	86
Figura 4.II – Oficinas de Classes	88
Figura 5.II – Fluxograma dos Poderes e Hierarquias dos Canoeiros	99
Tabela 5.II – Mudanças na Hierarquia Étnica e Religiosa dos Canoeiros	104
Tabela 6.II – Mudanças na Hierarquia de Bordo dos Jangadeiros	106
Tabela 7.II – Mudança na Hierarquia de Bordo dos Barcaceiros	108

### Capítulo III

Figura 1.III – Mapa do Porto e Configuração da Villa do Recife	111
Figura 2.III – Planta do Bairro da Boa Vista	119
Figura 3.III (a) – Mapa da Ocupação dos Arrabaldes	122
Figura 3.III (b) – Mapa da abertura de Estradas nos Arrabaldes	122
Figura 4.III (a) – Foto da Entrada da Barra	125

Figura 4.III (b) – Foto da Muralha dos Arrecifes_____	125
Figura 5.III – Gravura dos Arrecifes_____	126
Figura 6.III (a) – Desenho do Trapiche_____	134
Figura 6.III (b) – Gravura dos Cais da Lingoeta_____	134
Figura 7.III – Mapa Hidrográfico do Acoradouro do Mosqueiro_____	136
Figura 8.III – Mapa Hidrográfico do Porto das Canoas_____	137
Figura 9.III (a) – Planta do Cais do Ramos_____	139
Figura 10.III (a) – Mapa Hidrográfico do Porto da Ponte Velha_____	141
Figura 10.III (b) – Mapa Hidrográfico do Porto do Veiga_____	141
Figura 11.III – Planta do Porto da Madeira_____	142
Figura 12.III – Planta da Posse do Ferraz_____	143
Figura 13.III – Gravura do Largo da Alfândega_____	145
Figura 14.III (a) – Litografia da Passagem da Madalena_____	146
Figura 14.III (b) – Litografia da Ponte da Passagem da Madalena_____	146
Figura 15.III – Mapa do Projeto da Ponte do Porto Jacobina_____	147
Figura 16.III (a) – Planta da Casa de Barreira_____	148
Figura 16.III (b) – Mapa do Arrabalde da Madalena_____	148
Figura 17.III – Mapa da Ponte do Uchoa_____	151
Figura 18.III – Mapa Hidrográfico das Passagens Fluviais_____	152
Fontes Manuscritas e Impressas_____	168
Microfilmes_____	170
Iconografia, Mapas e Plantas_____	170
Referencia Bibliográfica_____	171

## **Agradecimentos**

Em especial a Virgínia Pontual, orientadora, pela competência e responsabilidade, sem a qual não seria possível a elaboração deste trabalho.

Ao Departamento de História da UFPE, onde encontrei apoio dos professores Marcus J. M. de Carvalho e Virgínia Almoedo Assis, grandes incentivadores do meu trabalho desde a graduação. Tenho profundo respeito e gratidão por ambos. Agradeço, também, ao historiador João José Reis que me proporcionou importantes esclarecimentos.

Durante a minha Pesquisa encontrei várias pessoas que me ajudaram na investigação das Fontes nos Arquivos da cidade. No Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano encontrei antigos e novos colegas, os quais participaram comigo direta ou indiretamente das minhas investigações. Ao meu colega Bruno Augusto Dorneles Câmara que me prestou grande ajuda na investigação das fontes primárias. Aos velhos colegas, Rômulo Xavier do Nascimento, Guilherme Medeiros. Aos sócios da Instituição José Gomes, Galvão, Carlos Bezerra Cavalcanti e o professor José Luis Mota Meneses.

Na Assembléia Legislativa de Pernambuco, sou grata a chefe do Arquivo, Cynthia Maria de Freitas Barreto e toda sua equipe. Ao funcionário administrativo João Batista Freitas e a estagiária Adinaly Barbosa que me acompanharam nas pesquisas. No edifício Caeté encontrei a colaboração de Ângela Nascimento e Hildo Leal da Rosa. Além da ajuda inestimável da Jornalista da Instituição, Natália Dorneles Câmara.

A minha família, primeiramente, mamãe e papai. A minha querida irmã, Lara Mabelle Barros Milfont pela profunda amizade. Minhas outras duas irmãs que devo muito pela ajuda e carinho, Mônica Lúcia Milfont de Souza e Maura Angélica Milfont shzu. Aos meus cunhados que me ajudaram na elaboração das fotos: Tawid Azevedo shzu, exemplo de perseverança no timbú (Náutico), Artur de Souza Queiroz (papai notável) e thiaguinho meu sobrinho que sempre me alegra, além do fio de rama dos agregados, Adonis Boeckmann.

Agradeço, também, a Roberval Bezerra de Vasconcelos e a Marta Celina Colaço Bezerra por me proporcionarem acolhida e carinho. As amigas de Catarina Mascaro Grosso, Francine Colaço Bezerra, Micheliny Freitas Pessoa, ao casal amigo Fernando de Mendonça Dias e Lina Valéria Soares.

Ao meu querido namorado David Ricardo Colaço Bezerra, a quem admiro, minha fonte de inspiração. Agradeço ao CNPq, por financiar a pesquisa.



## INTRODUÇÃO

Durante os primeiros quatro séculos de história, a ocupação do Recife foi influenciada pela direção que o transporte fluvial imprimia nos caminhos das águas, realizando uma trajetória nos rios e mares. Desde os primeiros anos da colonização, canoas, jangadas e pequenos barcos disputavam lugar nos ancoradouros, portos, “passagens fluviais e marítimas”. Nessas “passagens”, durante os primeiros anos da instauração da Capitania de Duarte Coelho Pereira, foi criado o primeiro imposto de circulação de gente e mercadoria do Brasil.<sup>1</sup> O fluxo desses pequenos barcos gerou uma das principais rendas para Capitania de Pernambuco, permitindo a criação de um sistema de transporte que integrava pontos importantes entre os rios Capibaribe, Beberibe e pequenas bacias do litoral sul de Pernambuco.<sup>2</sup>

Ao longo da historiografia do Recife, os historiadores pouco se expressaram para mostrar a importância desse transporte. No século XVII, o transporte fluvial no Recife já se mostrava para os neerlandeses de forma tão marcante que pode ser observado na iconografia dos grandes mestres da pintura trazidos pela Companhia das Índias Ocidentais. Mesmo depois da guerra do açúcar e expulsão da Companhia neerlandesa, os pequenos barcos continuavam ser o meio de transporte mais importante para circulação do produto nos setecentos. Durante esse século obscuro do crescimento do Recife, os barcos fluviais influenciavam em fins do século XVIII a ocupação dos arrabaldes – Um longo processo que vai se consolidar em meados do XIX nas margens do Capibaribe.

O Capibaribe, Beberibe e os demais rios pernambucanos foram descritos por muitos historiadores como estradas incertas. Na interpretação do historiador Costa Porto, a carga das precipitações pluviais sobre estas pequenas bacias, dificultava a navegação dos barcos que desciam do interior para o atlântico no período colonial (Porto, 1984). Corroborando, também, as observações do sociólogo Gilberto Freyre sobre a potamografia do Recife, afirmando que os rios eram colaboradores incertos

---

<sup>1</sup> “(...) privilégio outorgado pela cláusula XIV da carta de foral do donatário de Pernambuco, conferido por D. João III e lavrado em Évora em 24 de setembro de 1534, as passagens dos rios deram início à geração de tributos para a capitania” (Milfont, 2000: 54).

<sup>2</sup> Na capitania de Pernambuco, o sistema de transporte fluvial era integrado com o marítimo, incluindo um complexo de pequenos rios no Sul da província. Durante este período não se podia definir claramente o domínio do porto do Recife que chegava a ter estreita ligação com ancoradouros, barras e barretas do litoral Sul, caso de “Percaauri” ou seja, a ponta de Olinda onde se localizava a barra de Suape, hoje o local conhecido por cabo de Santo Agostinho (Milfont, 2000: 39-40). O que se conhece hoje por porto do Recife só se definiu a partir de meados do século XIX, durante as mudanças sofridas pelo transporte fluvial nos rios e mares.

(Freyre, 1936). Porém, não eram incertos os caminhos dos rios para a cultura náutica ribeirinha que detinha o conhecimento dos regimes das águas. Do rio para o mar, do mar para o rio - trajetos calejados por escravos, índios e europeus expressando-se na cultura náutica nativa de antigos pescadores e suas festas de congo que se tornavam latentes no século XIX. Era o equilíbrio homem-natureza mantido pelo compasso entre a rigidez da cultura náutica nativa e o regime das águas.

Portanto, *Caminhos das águas* parecem expressão adequada para chamar atenção por onde o transporte dos barcos estruturava a operação e organização na cidade do Recife nos oitocentos. Não somente para localizar o *lugar* desse transporte nos rios e mares, mas, a dependência desse transporte fluvial em relação aos regimes das águas fluviais e marítimas. Não é, portanto, nas águas, mas *os caminho das águas* que diz muita coisa. Entretanto, o tema é carregado de interrogações - Como pode ser fluvial nos rios e mares? É necessário adentrar no contexto histórico de como eram realizadas a operação e a organização do transporte fluvial no Recife.

No século XIX, os transportes de canoas, barcaças e jangadas eram classificados de fluvial, atuando nos rios e, mesmo, na pequena cabotagem da costa. A documentação primária é bem clara: não há distinção desses tipos de transporte como de rio ou mar, embora existisse um conjunto de elementos operacionais que distinguiam a atuação desses barcos de acordo com o lugar. Contudo, é importante destacar que, nas três modalidades de transporte, não é possível eleger um tipo fluvial e outro marítimo. Entre as águas do mar e dos rios, o transporte imprimia um caráter hídrico à cidade, expresso nos relatos de vários viajantes que descreveram alguns aspectos físicos e etnográficos do lugar. Todavia, para entender como esse caráter hídrico era marcante na formação da cidade no século XIX, foi necessário estabelecer um intervalo cronológico significativo entre os anos de 1835 a 1860.

Nesse meio tempo, mudanças eram embaladas pelo advento de missões náuticas francesas, responsáveis pela vinda de técnicos que traziam reformas hidrográficas para melhorar a navegação no porto, inculcando nova cultura nos mares. Outro fator foi à fixação da locomotiva dos mares –, o barco a vapor, - tecnologia que mudava elementos da operação e organização do transporte nos rios e mares. É importante ressaltar que a palavra “*mudança*” é usada no sentido colocado pelo historiador britânico Lawrence Stone, ao referir-se à volta da narrativa na escrita da história: “*tentar mapear as mudanças observadas de maneira histórica, em vez de realizar julgamentos de valor*”. Ou seja, como define o historiador Peter Burke, é mudança no sentido “*descritivo da*

*escrita da história*” e não analítico (Burker, 1992). Para “*mapear*”, portanto, o foco dessas mudanças que aconteceram no transporte fluvial, estabeleceu-se “*curta duração*” do tempo e o movimento dos acontecimentos acima mencionados. Dessa forma, mostra-se no decorrer dos capítulos o que consistia operação e organização desse transporte, as mudanças e a influência na cidade do Recife. Operação é entendida como um conjunto de elementos que resultam no funcionamento dos barcos, tais como lugar, força de trabalho, transporte de gente e mercadoria. A organização é definida por relações entre poderes nas associações de ofícios, Patrões de embarcações, religiosos e governo provincial, resultando na instituição de hierarquias de canoeiro, jangadeiro e barcaceiro com seus objetivos definidos.

Um olhar na iconografia do Recife nos oitocentos mostra quanto, a historiografia negligenciou o transporte fluvial. Existem, apenas, dois artigos sobre um tipo de modalidade do transporte fluvial no caso das canoas. São eles, os artigos dos historiadores Evaldo Cabral de Mello<sup>3</sup>, intitulado “*Canoas do Recife: Um Estudo de Microhistória Urbana*”; Marcus Joaquim Maciel de Carvalho<sup>4</sup>, “*Os Caminhos dos rios: Negros Canoeiros no Recife na Primeira Metade do Século XIX*”. O primeiro destaca diferentes assuntos relacionados à influência das canoas nos rios da cidade, dando ênfase aos tipos. O segundo trata da história social dos negros canoeiros. Ainda é possível destacar quatro artigos de Evaldo Cabral<sup>5</sup> tratando da navegação de cabotagem no Nordeste: um artigo intitulado “*A Cabotagem no Nordeste Oriental*”; dois sobre “*A Vitória da Barça*” e um intitulado “*A Aparição da Sumaca*”. Todos dizem respeito à influência desses barcos nos caminhos dos mares.

Os artigos citados no parágrafo anterior têm em comum a forma de abordar o tema da separação entre rios e mares, concordam também no fato de não haver uma estreita ligação entre transporte fluvial e o lugar da operação. Rios e mares representavam caminhos dentro e fora da cidade, onde operavam canoas, jangadas e barças. Caminhos, sobretudo, contíguos de estreita ligação, formando uma estrada única que unia os rios Capibaribe e Beberibe ao “*Rio morto*”.<sup>6</sup> As fontes dos cronistas,

---

<sup>3</sup> Mello, Evaldo Cabral de. Um Estudo de Microhistória Urbana. Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano, Vol.L, Recife, 1978.

<sup>4</sup> Carvalho, Marcos J. M. de Carvalho. Os caminhos do Rio. Negros Canoeiros no Recife na Primeira Metade do Século XIX. Revista Afro-Ásia, 19/20 (1997), 75-93, p. 82.

<sup>5</sup> Mello, Evaldo Cabral de. Cabotagem no nordeste Oriental; A Aparição da Sumaca; A Vitória da Barça. Revista Continente. Edição Nº. 05, maio de 2001, companhia Editora de Pernambuco.

<sup>6</sup> Expressão dos cronistas do período colonial dada à desembocadura dos rios Capibaribe e Beberibe, assim como a navegação no interior dos arrecifes próximo ao porto: “*entrando para dentro ao longo do Arrecife fica o Rio Morto*” (Souza apud Milfont, 2000: 35).

principalmente no século XIX, não negam o caráter hídrico da cidade e a pluralidade de tipos de pequenos barcos que se definiam com mais intensidade nessa época.<sup>7</sup>

É a singularidade do lugar e a diversidade de barcos que se destacam na documentação primária do século XIX. Devido à carência de fontes secundárias sobre o transporte fluvial, pretende-se contribuir para a historiografia do Recife no século XIX num determinado período, preenchendo lacunas e apontando diretrizes. Contudo, há muito a ser explorado sobre a história do “transporte fluvial” nos rios e mares. A documentação primária, também, precisa ser devidamente trabalhada na investigação histórica confrontando-as sempre que possível. Durante a investigação das fontes documentais entre os anos de 1835-1860 foi possível classificar os tipos tratados em cinco blocos:

- ◆ Presidencial, Legislativa e Eclesiástica da Província
- ◆ Judiciária
- ◆ Jornais do Século XIX
- ◆ Registros dos Viajantes
- ◆ Iconografia, plantas e mapas

A documentação da presidência da província reúne relatórios dos presidentes que governaram Pernambuco, onde estão juntos, também, os anexos dos relatórios dos engenheiros. Esses tipos são impressos e encadernados. Nesse conjunto, ainda, destacam-se os ofícios da presidência à Câmara Municipal da cidade e vice-versa, posturas Municipais de 1835-1855 e Regulamentos Adicionais, Leis Sancionadas do Orçamento Municipal, todos manuscritos encadernados. É possível destacar, igualmente, os ofícios manuscritos recebidos pela Assembléia Legislativa nas suas diversas sessões. Neles estão reunidos os ofícios de instituições civis e eclesiásticas, onde é possível verificar as trocas entre esses poderes.

Outro poder que começava a atuar na vida da cidade, é a justiça civil que surge na instituição de um tribunal. Esse tribunal que surgiu após a independência do país, registrou ao longo de sua existência várias cenas da vida social e urbana, como podemos constatar nas leituras de seus registros deixados. Por essa razão, é importante separar dos demais poderes existentes, como uma documentação judiciária. Nela estão contidos

---

<sup>7</sup> No século XIX, os barcos assumiram vários formatos e tamanhos. A jangada que, segundo o viajante Koster, assumiu variedades desde a pequena sem nenhuma vela às grandes de três velas. As canoas de carreira e grandes do alto mar notificadas nos vários anúncios de jornais da época que, também, destacam barcaças de rio e mar criadas a partir de médias e grandes canoas.

os documentos de Apelação Civil da Cidade do Recife em volumes manuscritos e encadernados. São longos processos da primeira metade do século XIX, fonte de detalhes minuciosos das histórias descritas nos registros dos escrivões da época, revelando situações dos “apelantes”, “apelados”, “réus”, “embargantes”.

Registrando, também, cenas da sociedade do século XIX, os jornais da época são fontes inesgotáveis para a história do Recife. Neles, é possível encontrar notícias sobre acontecimentos políticos, econômicos, sociais e, principalmente, os anúncios de vendas, compras, avisos e o movimento dos barcos no porto do Recife. Além do Diário de Pernambuco, o Jornal do Recife e Diário Novo possuem o registro de vários tipos de embarcações que circulavam nos rios e mares do Recife.

As embarcações que circulavam nos rios e mares do Recife, também, foram registradas por estrangeiros que visitaram a cidade. A cidade do Recife foi a mais visitada pelos viajantes dos oitocentos, depois do Rio de Janeiro. As memórias desses estrangeiros que conheceram o cotidiano da urbe, além de valiosas representações sobre a vida urbana, revelam aspectos de sua ocupação condicionada pelos rios e influência dos mares. Dentre os viajantes destacamos, Henry Koster, Louis-François de Tollenare e Daniel Parish Kidder, relatando a etnografia do lugar, assim com as vias fluviais e marítimas. Os registros dos viajantes são fontes primárias conhecidas, tornando-se leitura obrigatória para o pesquisador.

Fonte indispensável para a história da cidade do Recife são iconografias, mapas e plantas, valiosos documentos interpretativos da vida social e urbana da época. No conjunto iconográfico destacam-se gravuras e fotografias. Junto a este conjunto estão as plantas dos cais e casas de barreiras, além dos mapas hidrográficos.

Situando-se no plano da investigação empírica, a pesquisa privilegiou as fontes primárias existentes nos arquivos públicos e privados da cidade. Para tanto, foram priorizados os acervos cartográficos e documentais da Assembléia Legislativa de Pernambuco, documentos do Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano e, essencialmente, o setor de mapas, plantas históricas e coleção de jornais do Arquivo Público Estadual João Emereciano. Além da documentação escrita pertencente à Assembléia Legislativa de Pernambuco, relativos aos ofícios recebidos, contratos e petições de políticos, religiosos e moradores enviados as várias sessões do órgão entre os anos de 1835-1860.

---

Representando um valioso acervo para a história de Pernambuco, os ofícios envolvem setores distintos da sociedade da época. Estes documentos estão separados por períodos que vão de 1833, percorrendo todo o século XIX. Entretanto, seus conteúdos são bastante diversificados, o que torna o conjunto documental valioso. Dentre esse conjunto, podemos destacar os ofícios eclesiásticos recebidos pela Assembléia Legislativa. Essa série específica descreve as trocas existentes entre esses poderes e as organizações de ofício do transporte fluvial.

As petições, como as dos moradores da cidade, à medida que descrevem reclamações relacionadas aos serviços urbanos, são confrontadas com as informações de ofícios, contratos e relatórios de obras públicas. Outra fonte fundamental que pode ser investigada no confronto, é a parte cartográfica pertencente à Assembléia Legislativa de Pernambuco. Nesta parte inédita, é possível destacar a prevalência de passagens de rio e antigos portos que mudavam de nomes e a ocupação ao longo do rio, cais e portos fluviais e marítimos.

Além do registro desse acervo a ser catalogado e organizado, há um conjunto de documentos microfilmados pertencente à Assembléia Legislativa de Pernambuco disponível na biblioteca de Chicago, EUA, que podem ser consultados via internet.<sup>8</sup> Esses microfilmes são relatórios dos presidentes da província de Pernambuco, constando todo período pós-independência. Anexos aos relatórios estão às descrições de obras públicas nas cidades e seus respectivos engenheiros. É à parte “*oficiosa*” dos acontecimentos que deve ser questionada e posta a prova com outras naturezas de documentação primária.

No Instituto Arqueológico Geográfico e Histórico de Pernambuco, foi possível ver o “*outro lado da moeda*”, digamos assim, dos ofícios que eram recebidos na Assembléia. Há um conjunto encadernado de ofícios da presidência dirigidos à Câmara Municipal da cidade do Recife, onde é possível perceber as questões centrais discutidas na época e, também, as que tratam das canoas, barcaças e jangadas que circulavam pelos rios e mares do Recife. Mas, um conjunto inédito de documentação existente no instituto, também foi investigada – os processos do Tribunal de Apelação Civil da cidade. É um conjunto riquíssimo, a contar pelas descrições minuciosas do documento. Nele podemos encontrar processos sobre “*passagens de rio*” e negros canoeiros. Além

---

<sup>8</sup> <http://www.wvrl.uchicago.edu>

disso, o acervo do Instituto possui revistas bem curiosas e instigantes que tratam de tudo, como as denominadas “*Micellane`s*”.

No Arquivo Público Estadual de Pernambuco, a cartografia e plantas da cidade do Recife são bem conhecidas do historiador. Durante a investigação histórica registrou-se os mapas hidrográficos e alguns portos ou trapiches que se destacavam na documentação, como os mais centrais. As plantas das “*casinhas de barreiras*”, onde eram cobradas as taxas das passagens dos rios foram, também, registradas. Na mesma instituição foram pesquisados os jornais entre os anos de 1835-1860, embora nem todos fora possível ler, devido ao estado precário em que se encontravam. Neles, privilegiaram-se os anúncios de venda e compra de embarcações, assim como as partes relacionadas ao movimento do porto. Os ofícios religiosos referentes aos “*assuntos eclesiásticos*”, também, foram pesquisados.

O recorte estabeleceu-se à medida que diferentes naturezas de documentação primária iluminavam as mudanças que envolviam as três modalidades do transporte (canoas, jangadas e barcaças), revelando a abrangente dimensão do objeto estudado. A saber, outros focos foram traçados ao longo da investigação histórica: os tipos de barcos; o lugar e os percursos nos rios ou mares dessas embarcações; a força de trabalho envolvida; as relações entre poderes existentes nas organizações de ofícios do transporte e a influência do mesmo na cidade. Dessa maneira, foi possível estabelecer algumas categorias para estruturar a construção da narrativa histórica.

No Primeiro Capítulo, intitulado *A Operação do Transporte Fluvial: Os Pequenos Barcos Nativos nos Rios e Mares do Recife*, foi possível criar definições para separar elementos operacionais que distinguiam o transporte fluvial no lugar, rio e mar. Diferenças entre os barcos, bastante sutis, mas significativas para entender a operação das três modalidades. Foi possível a partir desses critérios, visualizar através das mudanças trazidas das técnicas e a tecnologia vinda dos mares, elementos que se modificaram na operação do transporte fluvial, dentre eles, o rompimento entre os caminhos das águas. Percursos que uniam mares e rios na operação do transporte aos poucos vão se desfazendo.

Na segunda parte, *Organização do Transporte Fluvial: Poderes e Hierarquias* estão destacados as categorias de ofício presentes nas três modalidades de transporte fluvial. Nesta parte, as sutilezas são enormes. No século XIX, ofício de canoeiro, jangadeiro e barcaceiro interpenetravam-se, embora as três modalidades apresentassem diferenças claras em suas organizações. Foi necessário estabelecer critérios para separar

os ofícios. Para tanto, se estabeleceu o uso das relações hierárquicas presentes em cada modalidade. Essas relações entre poderes se mostram latentes na documentação primária, definindo o caráter específico de cada ofício e, permitindo, a criação de uma categoria de análise: *patronato de bordo* – corresponde relações de poderes entre os donos dos barcos e seus marujos. As mudanças na organização são vislumbradas, à medida que as velhas relações entre governo provincial, patronato de bordo e hierarquias internas a cada ofício são ameaçadas a desaparecer pelo a vinda do “pessoal técnico” de uma nova cultura e tecnologia dos mares.

Na terceira parte sobre *A Influência do Transporte Fluvial na Cidade: Caminhos e Marcas* são destacados os elementos descritivos do ambiente urbano entre 1835-1860. Estão tratados os caminhos fluviais e marítimos, além da influência da operação e organização do transporte fluvial na cidade, marcada pela presença de ancoradouros, portos, cais e “passagens fluviais”. Está provado, também, que as mudanças que foram introduzidas com a chegada das missões francesas e da tecnologia dos mares não chegavam a provocar mudanças significativas no território da cidade, até a década de 60. “*Em vista da dependência do transporte fluvial*”, como destaca o historiador Evaldo Cabral, principalmente nas partes mais suburbanas da cidade, se desvendou que as mudanças repercutidas na operação e organização do transporte ajudaram a concretizar um processo longo da ocupação dos arrabaldes. Essa ocupação se efetivou, sobretudo, pelo desaparecimento do transporte fluvial nos mares, provocado pela introdução dos barcos a vapor.

Por fim, na *conclusão* é vislumbrada a direção de crescimento urbano que se efetivava por volta da década de 60, quando os barcos fluviais restritos aos caminhos dos rios, concretizavam a formação dos subúrbios, enquanto a falta deles nos mares provocava a interiorização do terminal marítimo. Para tanto, essas mudanças que aconteciam na operação e organização do transporte fluvial entre 1835-1860, permitiram a construção da primeira periodização sobre a história do transporte fluvial no Recife.



# CAPÍTULO I: OPERAÇÃO DO TRANSPORTE FLUVIAL: OS PEQUENOS BARCOS NATIVOS NOS RIOS E MARES DO RECIFE

Esse capítulo trata da operação do transporte fluvial nos rios e mares do Recife no oitocentos. Para tanto, serão apresentados os elementos componentes da operação: os tipos de embarcações, a força de trabalho, os gêneros transportados e os rios e mares. Na medida que esses aspectos foram sendo descritos estão mostradas duas grandes proposições: que o lugar, rio ou mar define a composição desses diversos elementos presentes na operação do transporte fluvial; a segunda, que as missões francesas hidrográficas, a introdução das embarcações a vapor com afixação das companhias de navegação contribuíram de tal forma que resultou no paulatino desaparecimento dos elementos componentes da operação do transporte fluvial na pequena cabotagem.

## I.I. - EMBARCAÇÕES

A história do transporte fluvial no Recife do oitocentos revela a operação de tipos variados desde as tradicionais canoas às atípicas lanchas européias ou chalupas de um mastro só<sup>9</sup>. Para entender a variedade de barcos operando nas águas fluviais e marítimas do Recife, primeiramente, será descrita a predominância de tipos e depois, a pluralidade de barcos que dividiam com as típicas canoas, barças e jangadas a navegação nos rios e mares do Recife. Ao referir-se ao transporte fluvial típico dos rios Capibaribe e Beberibe, a documentação é bem categórica ao distinguir três modalidades predominantes: *“A navegação fluvial é feita em barças, canoas e jangadas; para conduzirem generos, passageiros, ocupando as ultimas tambem na pesca. Os rios em que ella tem logar são: nesta cidade o Capibaribe e Beberibe (...)”*<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> Segundo o viajante francês Tollenare, *“as chalupas têm 36 pés de comprimento, são muito esguias e têm a popa construída igual à proa, afim de poderem mais facilmente manobrar em todos os sentidos. Trazem um mastro com uma vela a 2/3 de verga”* (Tollenare, 1978: 218).

<sup>10</sup> Provincial Reports: Pernambuco. Microfilme. (Chicago, EUA): “Relatorio que á Assembléia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1857 o Exm. Sr. Conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, Presidente da mesma Província. Recife, typ. de M.F. de Faria, 1857”. 671, p.34.

A jangada<sup>11</sup> era um tipo presente no litoral, mas circulava também nos rios. A característica fundamental da jangada estava relacionada ao tamanho. As pequenas eram denominadas de “*Ximbelo*”, com dimensões inferiores. Pequenas, também, era o “*bote*” ou “*catraia*”. As menores, também, chamadas “*burrinha*”, apresentavam uma só vela e às vezes nenhuma. As maiores eram as jangadas que podiam ter mais de uma vela. A diferença entre as grandes e as pequenas recaía, também, na quantidade de velas. Os cronistas do século XIX, onde destacamos Henry Koster, Louis-François de Tollenare e Daniel Parish Kidder, registraram a presença das jangadas. Esse tipo de transporte impressionou os viajantes. Kidder descreve com detalhe a jangada:

*“(...) a jangada conservou o seu formato e estilo aborígenes, e nem mesmo agora revela ainda tendência para evoluir. Nada é mais ela, de fato, que uma espécie de estrato flutuante, feito de toras rústicas de certa madeira (...) troncos de cerca de 15 centímetros de diâmetro, tão retilíneos e uniformes quão possível. Devidamente despidos de sua casca, são eles afilados em ambas extremidades, para melhor cortar a água e presos uns aos outros por três ordens de cavilhas, no sentido transversal. No geral, o número de toras que forma uma jangada é de seis.”* (Kidder, 1972: 111).

Muitas dessas jangadas possuíam números de toras de madeira maiores, chegando até 20 paus. Esta diferença verificada por Kidder se justificava pela razão das maiores serem utilizadas para descarga de navios. Koster presenciou essas grandes e quadradas jangadas circulando no porto do Recife abarrotadas de sacas de açúcar. Havia, também, as jangadas que se destinavam à navegação à vela, medindo geralmente 1,50m de largura por 5m de comprimento, como constatou Kidder.

O viajante Tollenare registrou a forte atuação de diferentes tipos de canoas nos rios Capibaribe e Beberibe. Elas conseguiam transpor trechos de difícil acesso, inclusive

---

<sup>11</sup> Sobre elementos construtivos das jangadas indígenas existe uma valiosa crônica dos “frades menores da província do Brasil”, durante o período da colonização, que trata das jangadas de rio: “*usavão de embarcaçoens, que fazião de certas palhas compridas, a modo de tabuás, a que ainda chamão todos piripirí, e fazem dellas os moradores daquellas partes esteiras, e enxergoens para camas. Estas depois de bem seccas ao sol, ajuntavão em molhos, dentro dos quaes metião varapãos do comprimento que lhes era necessario, e atados em roda destes muito bem aquelles molhos, com cypós, a que chamão tymbós, brandos, e fortes, e assim unidos huns molhos com outros, formavão huma larga esteira, seguras, e ligadas com outras travessas de páos á maneira das que hoje chamão jangadas, e com aquellas embarcaçoens assim, atravessavão o rio (...)*” Cap. I, “Do Gentio Cayeté” (Jaboatam, 1980).

ancoravam em bancos de areia e entrançados de mangues, permitindo maior acessibilidade da população. A característica fundamental que diferenciava a diversidade de canoas incluía dois aspectos fundamentais. O primeiro diz respeito a caracteres físicos, ou melhor, construtivos<sup>12</sup> dos barcos. São as chamadas canoas “*Abertas*”, característica essa destacada nos documentos da Assembléia Legislativa e em alguns jornais da época. As canoas abertas eram, simplesmente, barcos que não apresentavam velas. Mas, além disso, se caracterizavam pela adaptação a cargas pesadas, alargando sua estrutura estreita tradicional.

Essa fundamental mudança tirava da canoa aborígine sua forma monóxila<sup>13</sup>, permitindo, além do alargamento, aumento do comprimento do barco. Fugindo ao único padrão construtivo monóxilo, as canoas do Recife variavam muito em sua estrutura física, designada de acordo com o local das atividades. As canoas do Recife ficavam dentro de uma faixa que podia ir de 5,00 a 14,00 metros. O dicionário da época enfatiza bem essa característica: “*embarcação subtil de uma só peça de madeira cavada, inteiriça; ou com accrescentamento no fundo, entre as duas peças, que formão o costado e bordas, para ficar mais larga*”.<sup>14</sup> Esse aspecto construtivo é a essência da diversidade das canoas do Recife. Fisicamente, também, distinguia-se a canoa aberta daquela que utilizava à “*vela*”. O uso do remo e da vara acompanhava, também, a canoa à vela, por essa razão esses dois instrumentos tão plurais em qualquer barco não definiam tipos. A disseminação dos variados tipos, também, explicava-se pela facilidade para confecção do barco. O mesmo se dizia à barçaça, apresentando o mesmo princípio construtivo.

A barçaça foi tornando-se um tipo mais presente no litoral, até porque o transporte de gente e gêneros nos rios era do domínio das canoas. O que não significa dizer que pequenas barçaças não percorressem os rios. A característica fundamental da

---

<sup>12</sup> As canoas do século XIX eram “*construídas com madeira de mais de uma árvore e até de mais um tipo de vegetal*” (Mello, 1978: 75). Nos vários anúncios do Diário de Pernambuco entre os anos de 1835-1860, há referência a canoas construídas de sucupira, pau-amarelo ou “*amarello*”, louro e, até, encavilhada e pregada de cobre. No estatuto da Companhia Pernambucana de Navegação em 1854, existe referência a tipos construtivos, onde se encontram discriminadas as madeiras para cada tipo de embarcação: “*Paquete podia ter casco de ferro, madeira (peroba) ou casco de aço; lancha a vapor, casco de ferro ou madeira; canôa, peroba e cero*”. (Miscellanea, 1854: 32).

<sup>13</sup> Canoa indígena de comprimento pequeno, cavada a fogo num único tronco e tipo específico de madeira, representando o meio de transporte comum e mais antigo do “*patrimônio náutico brasileiro*”. (Rambelli *et al.*, 1999: 149).

<sup>14</sup> Silva, Antônio de Moraes. “Dicionário da Língua Portuguesa. Quarta Edição, Reformada, Emendada, e muito Accrescentada pelo mesmo autor: Posta em Ordem, Correcta, e Enriquecida de Grande Número de Artigos Novos e dos Synonymos por Theotonio José de Oliveira Velho”. Tomo I A-E. Lisboa: na Impressão Regia. Anno 1831. Com Licença, p. 332.

barcaça estava em seu princípio construtivo que era o mesmo da canoa. Por essa razão havia uma variedade grande de barcaças que confundiam as descrições de cronistas e viajantes do século XIX. Elas chegavam a parecer com canoas do alto, pois eram construídas a partir dessas<sup>15</sup>, possuindo embonos laterais<sup>16</sup> de pau de jangadas.

O burocrata e historiador Pereira da Costa define a barcaça pernambucana da seguinte maneira:

*"Pequeno barco de navegação costeira, de transporte de gêneros diversos entre os portos do estado e outros vizinhos, com um ou dois mastros, fundo de parto, armação de cavernas, camarotes internos na proa e popa, com escotilhas de descida para alojamento da tripulação, cobertura e embonos laterais, de pau de jangada, para manter o seu equilíbrio em marcha. Movida a velas no mar e às varas à entrada e saídas dos portos, constitui um gênero de embarcação só conhecido desde o ceará até uma certa parte do litoral da Bahia"* (Costa apud Mello, 2001: 55).

A arte naval pernambucana conseguiu criar uma embarcação típica: a barcaça de três-paus. Era um tipo que misturava a lancha convencional europeia com a canoa de embono. Por essa razão, justificava-se a demora para classificá-la no século XIX e a explicação dos tipos de canoas anunciadas pelos jornais da época para, a partir delas, construírem-se barcaças. A barcaça disseminava-se junto à canoa como uma embarcação típica dos rios e da navegação litorânea pernambucana. O princípio construtivo da barcaça era o mesmo da canoa, por isso, os anúncios de compras e vendas de determinadas canoas para a fabricação de pequenas barcaças eram bastante comuns nos anúncios de vendas do Diário de Pernambuco: *"Uma canoa de amarelo de 60 palmos boa para Se fabricar barcaça: na rua do colegio, D.10, 1.º Andar"*.<sup>17</sup> Quanto a capacidade de carga das barcaças, Evaldo Cabral (Mello, 2001: 55) afirma que: *"Dispondo em média de 21m de comprimento por 4m de boca, a barcaça deslocava cerca de 45 toneladas métricas, dentro de uma faixa de 25 a 50 toneladas"*. Esta média

---

<sup>15</sup> Os anúncios de jornais do Diário de Pernambuco entre 1835-1860 afirmam a adaptação corrente da canoa em barcaça

<sup>16</sup> Toras de madeira acrescentada nos costados laterais da embarcação para impedir que ela se desequilibre ou aderne. Esse tipo de adaptação, geralmente, era feito em grandes canoas que podiam atingir até 14 metros de comprimento.

estava restrita as grandes barcaças. Segundo os jornais da época, a capacidade de carga variava conforme o destino da operação da embarcação. Nos rios a capacidade de carga era menor que no mar.

As pequenas barcaças e botes de vários tamanhos estavam presentes nos rios Capibaribe e Beberibe, como nos revelam vários anúncios de vendas do Diário de Pernambuco: *"Um bote de 18 pés comprido, cavilhado de cobre, e mais bem acabado possível: á bordo do Brigue Americano Florida, o mesmo brigue tãobem se acha prompto á sahir para Boston até 12, ou 13do corrente, e tem excellentes commodos para passageiros"*.<sup>18</sup> Outros botes de tamanhos variados eram anunciados para serem negociados nas embarcações maiores que ancoravam nos estaleiros, ancoradouros e cais da cidade: *"um bote de 16 pés de comprido, construido de carvalho: a bordo do Brigue americano Thorn, ou na rua da Senzala Velha D.1"*.<sup>19</sup>

O bote era designado na época, como uma *"embarcaçãosinha de rio, que anda a remo, e a vela (...)"*.<sup>20</sup> Eram barcos menores que variavam pouco de tamanho quando comparados a canoas, em média 5m ou 6m de comprimento no máximo. Vale salientar que o bote não era a mesma coisa de canoa, como esclarece o dicionário da época. A diferença fundamental era que a canoa se definia pela sua adaptação construtiva, tendo formato estreito que muitas vezes era preciso alargar, enquanto o bote se caracterizava pela formatação larga. O bote pernambucano era, também, usado na pesca, conduzido sobre jangadas grandes. Esse tipo podia ser designado como uma *"jangada de três metros e pouco mais, oitenta centímetros a um metro de largura"*, como afirma o historiador Câmara Cascudo (1954: 172). Esse tipo de jangada não apresentava vela e apenas o remo de governo, comportando dois homens na pescaria. Outros barcos pequenos, também, percorriam os rios da cidade e o litoral. Dentre eles, destacamos as pequenas alvarengas, patachos e lanchas, além das sumacas por restringirem suas atividades ao terminal marítimo, circulando em pequenos trechos nos rios.

A alvarenga era uma outra embarcação semelhante a barcaça, embora se distinguisse como uma embarcação eminentemente de carga, destinando-se aos trabalhos forçados do porto. Podiam apresentar variações em sua estrutura física como

---

<sup>17</sup> Diário de Pernambuco (Recife), terça feira, 29 de setembro, Anno 1835. N. 183. Vendas, p. 4.

<sup>18</sup> Diário de Pernambuco (Recife), quinta feira, 7 de maio, anno de 1835. N. 74. Vendas, p. 4.

<sup>19</sup> Diário de Pernambuco (Recife), sexta feira, 15 de maio, anno de 1835. N.81. Vendas, p. 4

<sup>20</sup> Silva, Antônio de Moraes. "Dicionário da Língua Portuguesa. Quarta Edição, Reformada, Emendada, e muito Accrescentada pelo mesmo autor: Posta em Ordem, Correcta, e Enriquecida de Grande Número de Artigos Novos e dos Synonymos por Theotonio José de Oliveira Velho". Tomo I A-E. Lisboa: na Impressão Regia. Anno 1831. Com Licença, p. 289.

as canoas conduzidas por negros de ganho ou de aluguel, mas, em geral, eram "abertas" como lanchões. Serviam para carga e descarga de navios maiores. Geralmente carregavam materiais de construções, como pedras para o calçamento das ruas do Recife. O livro de "*Dispesa Diversas*" da Assembléia Legislativa de Pernambuco, no parágrafo 30, título 2º da Receita, revela as atividades das alvarengas: "(...) *alvarengas e canoas abertas empregadas no trafego de carga e descarga*".<sup>21</sup> Elas variavam de tamanho, podendo ser pequenas. Sua presença forte no litoral pernambucano, não diminuía sua onipresença nos rios do Recife. Assim como as canoas, a alvarenga era manobrada por escravos. Era um tipo bastante conhecido nos portos do litoral nordestino. Não era uma embarcação muito difundida no porto do Recife, embora jornais e documentos primários as distingua da barcaça. Em média possuía 20m de comprimento por 5 de largura, chata e muitas vezes sem vela.

A influência européia nas embarcações fluviais e na cabotagem em geral era grande. Havia pequenos barcos que dividiam o tráfego com canoas nos rios e no litoral pernambucanos, adaptando-se a estrutura construtiva da arquitetura dos barcos nativos. O patacho ou "patáxo", segundo informações da época era um navio pequeno de guerra, "*que precede aos mayores, para observar o inimigo, entrar diante nos portos, e rios, e talvez levar avizos*".<sup>22</sup> Geralmente operavam com dois mastros. No Recife, esses pequenos barcos eram utilizados para enviar recados importantes para autoridades provinciais. Outros barcos pequenos estrangeiros, como alguns brigues, polacas, escunas<sup>23</sup> dividiam espaço com outros barcos no litoral nordestino, inclusive ampliando o comércio da foz dos rios Capibaribe e Beberibe. A generalização semântica desses tipos europeus, designados, também, por "paquetes", fazia confundi-los com pequenas embarcações nativas à vela.

A palavra "paquete", no Nordeste brasileiro, dirigia-se, também, às embarcações de pequeno curso: Jangadas, geralmente, aquelas confeccionadas com paus de 1m de

---

<sup>21</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Livro de Despesas e Receitas. "Este livro hade servir para nelle se registrar os projectos d' Assembléa Provincial, apresentados pelos senhores deputados, sendo no fim termo de encerramento secretaria d' Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco 8 de Março 1864. Francisco Luiz Official. maior interino". Título 2º Receita. SS 30, p. 21.

<sup>22</sup> Silva, Antônio de Moraes. "Dicionário da Língua Portuguesa. Quarta Edição, Reformada, Emendada, e muito Accrescentada pelo mesmo autor: Posta em Ordem, Correcta, e Enriquecida de Grande Número de Artigos Novos e dos Synonymos por Theotonio José de Oliveira Velho". Tomo I A-E. Lisboa: na Impressão Regia. Anno 1831. Com Licença, p. 428.

<sup>23</sup> Essas embarcações estrangeiras de longo curso variavam de tamanhos e características. Estavam bem presentes nas atividades do porto do Recife. O brigue era uma embarcação pequena veleira, de guerra; a polaca operava à vela, tendo velas latinas na mezena, e quadradas no mastro maior (Moraes, 1831: 295-

circunferência que, segundo o viajante norte americano Kidder, eram velozes; o bote à vela e a canoa à vela que podiam, também, realizar o serviço de aliviar o peso de embarcações maiores. Na época, a língua brasileira praticava variações da palavra européia, da seguinte forma: “*Paquetebóte*”, embarcação “*ligeira de levar cartas*” ou “*Paquebote*”, barco que leva “*recados chulo*”.<sup>24</sup> O ofício da Assembléia Legislativa de Pernambuco em 24 de maio de 1837, dirigido à “*comissão de comercio*”, revela como esse tipo generalizado de transporte fluvial atuava nas comunicações oficiais ou extra-oficiais:

*“I. Ex.<sup>a</sup> o Snr Presidente se apressa em remetter a V.S. para serem presentes á Assembléa Leg.<sup>a</sup> Prov.<sup>al</sup> dous exemplares do novo regulamento para as Mezas de diversas rendas as quaes acaba de receber pelo paquete Patagama, afim de que a mesma Assembléa cõnscia das suas disposições as harmonise com o que houver de legislar sobre a inspecção do Assucar, e Algodão (...)”.*<sup>25</sup>

Além dos “*paquetebóte’s*” que circulavam nos rios e mares, as lanchas podiam trafegar o mesmo trajeto, inclusive na pequena bacia do rio Beberibe e ao longo do Capibaribe. Na época definia-se, como uma “*embarcação pequena sem tilha, que anda a vela, e remo; serve para pescar, ou de batel às naos grandes*”.<sup>26</sup> Assim como todos os barcos de Pernambuco, as lanchas variavam em sua estrutura construtiva. Podiam distinguir-se, conforme os lugares de suas atividades: “*(...) lanchas do alto, de barra a fora*”.<sup>27</sup> Esse tipo é exemplo de como os barcos europeus se adaptavam as variações de tipos navais presente no transporte fluvial do litoral e rios pernambucanos. As lanchas, também, carregavam água para abastecer a cidade. Lanchas e canoas dividiam o

---

481). A escuna era um tipo, segundo Evaldo Cabral, que se assemelhava a sumaca na mastreação e velame (Mello, 2001: 67).

<sup>24</sup> Silva, Antônio de Moraes. “Dicionário da Língua Portuguesa. Quarta Edição, Reformada, Emendada, e muito Accrescentada pelo mesmo autor: Posta em Ordem, Correcta, e Enriquecida de Grande Número de Artigos Novos e dos Synonymos por Theotonio José de Oliveira Velho”. Tomo II F-Z. Lisboa: na Impressão Regia. Anno 1831. Com Licença, p. 410.

<sup>25</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Coleção de Officios Redigidos / 040 OR – 1837 – 1838.

<sup>26</sup> Silva, Antônio de Moraes. “Dicionário da Língua Portuguesa. Quarta Edição, Reformada, Emendada, e muito Accrescentada pelo mesmo autor: Posta em Ordem, Correcta, e Enriquecida de Grande Número de Artigos Novos e dos Synonymos por Theotonio José de Oliveira Velho”. Tomo II F-Z. Lisboa: na Impressão Regia. Anno 1831. Com Licença, p. 214.

<sup>27</sup> Silva, Antônio de Moraes. “Dicionário da Língua Portuguesa. Quarta Edição, Reformada, Emendada, e muito Accrescentada pelo mesmo autor: Posta em Ordem, Correcta, e Enriquecida de Grande Número de Artigos Novos e dos Synonymos por Theotonio José de Oliveira Velho”. Tomo II F-Z. Lisboa: na Impressão Regia. Anno 1831. Com Licença, p. 214.

comércio d' água, principalmente nos fins da década de 30 e início da década de 40, com a chegada da companhia de abastecimento de água – a companhia do Beberibe.

A sumaca, velha embarcação europeia rasa de dois mastros usada na armada de guerra inglesa, era um tipo utilizado na navegação de cabotagem no Nordeste do Brasil. Moraes, no dicionário da língua portuguesa, a define como “*Embarcação pequena, rasa de dois mastros (...) genero de embarcação ligeira, que serve para transporte (...) Barco de navegação commercial costeira no Brasil*”.<sup>28</sup> Evaldo Cabral ao descrever aspectos da navegação de cabotagem no litoral nordestino, explica que a embarcação tinha origem neerlandesa – “Smak”. “*Frei Calado ainda designará por barcos rasteiros, mas que foi logo aporuguesada em ‘esmaca’ e, depois, em ‘sumaca’*”, acrescenta Cabral (2001: 66). A sumaca adaptou-se logo a arquitetura naval brasileira a ponto do francês Dupré Ebrard, numa missão hidrográfica para a corte do Brasil em 1711, afirmar haver topado com “*um navio português de fabricação brasileira*” (Mello, 2001: 67). Mas, a sumaca não foi utilizada em Portugal como explica no mesmo artigo Evaldo Cabral de Mello. Ela restringia-se a navegação de Cabotagem no mar do Norte à costa da França, tendo forte trânsito no Recife, principalmente, no tráfego de escravos. A característica fundamental da operação desse tipo de embarcação era a integração dos caminhos marítimos e fluviais.

A sumaca por possuir pouca profundidade de calado e facilidade de trafegar em alguns trechos do rio Capibaribe, teve longa existência no litoral pernambucano. Muitos documentos de além de meados do século XIX, apontam a resistência do barco na estrutura da navegação e do comércio pós-independência. Vários documentos de Apelação Civil do Tribunal da Relação da Cidade do Recife em meados do século XIX aludem a presença da embarcação no litoral nordestino, além da navegação entre a costa ocidental africana e o porto do Recife. Era uma embarcação de arquitetura pequena, revelando dimensões médias entre 18m e 22m por 5 e 6,6 de boca. Variava em estrutura física, como todos os tipos de barcos encontrados em Pernambuco. A diversidade de comprimento aproximava a sumaca das grandes canoas indígenas de embonos. As pequenas ficavam em torno de 15 de comprimento por 5,0 de boca. Algumas delas, também, realizavam o comércio da água e gêneros, junto com as dominantes canoas: “A

---

<sup>28</sup> Silva, Antônio de Moraes. Dicionário da Língua Portuguesa. Quarta Edição, Reformada, Emendada, e muito Accrescentada pelo mesmo autor: Posta em Ordem, Correcta, e Enriquecida de Grande Número de Artigos Novos e dos Synonymos por Theotonio José de Oliveira. Velho. Tomo I A-E. Lisboa: na Impressão Regia. Anno 1831. Com Licença, p. 765.



*sumaca Beija Flor fundiada na volta do Forte do Mattos forrada de amarello, de lote de 120 caixas, que demanda carregada 13 palmos d'agua com todos os seus pertences; á fallar com o mesmo acima".<sup>29</sup>*

Porém, algo intrigante, a documentação oficial e jornais da época não trazem à tona a operação das sumacas nos rios e no litoral pernambucanos a partir de meados do oitocentos. Provavelmente, explica-se o fato, pela proibição do tráfico de escravos entre África e Brasil a partir de 1831. Uma considerável parte do comércio negreiro clandestino era realizada pelas sumacas e bergantins. O bergantim<sup>30</sup> ou fragantim, assim como a sumaca, eram responsáveis pela grande fomentação do comércio negreiro no porto, oriundo do tráfico. É provável que, por essa razão, a sumaca nem mesmo seja mencionada pelos jornais da época. O gradual desaparecimento, ou melhor, “*ao registro portuário do Diário de Pernambuco de 1830 a 1850, período que coincidiu com a gradual substituição da sumaca pela barcaça no Nordeste recifense*”, como defende o historiador Evaldo Cabral (2001: 69), parece passível de questionamento ao confrontarmos outros documentos.

Essa diversidade náutica se enriquecia no cenário marítimo de uma cidade que expande seu porto para o lado do rio. Barcos estrangeiros e de outras províncias brasileiras, como galeras, brigues, polacas, escunas, patachos, hiates ou lanchas e paquetes dominavam a navegação na grande cabotagem. Ancorados em portos fluviais, como o porto das canoas, ancoradouro do Forte do Mattos, Praia do collegio, essas embarcações se ofereciam para condução de passageiros na pequena e grande cabotagem: “*Segue para os portos do Norte viagem até o dia 25 do corrente o hiate S. João Baptista: quem o quizer fretar ou ir de passagem, dirija-se abordo do mesmo a falar com o mestre Manoel de Almeida Lima*”.<sup>31</sup>

Esses barcos funcionavam como verdadeiras lojas a varejo flutuantes, além da venda de pequenos barcos, outras mercadorias eram comercializadas. O anúncio de

---

<sup>29</sup> Diário de Pernambuco (Recife), sabbado 2 de maio, anno de 1835. N. 70. Vendas, p. 4.

<sup>30</sup> Esse tipo de barco tinha em média 40m de comprimento, possuindo dois mastros de armação direita, Isto é, no qual as vergas (varas) atravessam em cruz cada mastro. “Bergantim”, embarcação subtil de baixo bordo, e ligeira; anda á vela, e remo. Silva, Antônio de Moraes. Dicionário da Língua Portuguesa. “Quarta Edição, Reformada, Emendada, e muito Accrescentada pelo mesmo autor: Posta em Ordem, Correcta, e Enriquecida de Grande Número de Artigos Novos e dos Synonymos por Theotônio José de Oliveira Velho”. Tomo I A-E. Lisboa: na Impressão Regia. Anno 1831. Com Licença, p. 273.

vendas do Diário de Pernambuco do ano de 1835 descreve o comércio da seguinte forma: “*O Brigue Sardo Rustico, ancorado na praia do Collegio vende carne nova de Monte-Video a moeda de cobre que não tiver defeito visivel a excepção da XL somente até o dia 12 do corrente: a tratar com o capitão a bordo, ou com o consignatario A Schramm*”.<sup>32</sup> Eram produtos de toda parte do mundo, desde o império Austríaco ao Oriente. As polacas austríacas transportavam diversos gêneros do país para serem comercializados. “*Polaca Austríaca, Capitão. Mateos Seglim: diversos generos do paiz; a qual vai acabar de carregar no Lameirão*”.<sup>33</sup> Os pequenos barcos estrangeiros disputavam, junto aos grandes, o comércio de gêneros nos portos fluviais e marítimos do terminal: “*Huma porção de graixa em bexigas, cebo em ramo a bordo do Patacho Oriental – Bella União – ancorado na praia do Colégio, quase em frente o palácio, onde também se vende, carne superior, em porção, maior ou menor*”.<sup>34</sup>

A renda desse transporte estrangeiro era pequena para a província pernambucana. O porto do Recife dispunha, na década de 50, de poucas embarcações estrangeiras empregadas em viagens: “*Apenas possui esta praça empregados em viagens para os portos estrangeiros 5 brigues, 1 patacho e 1 escuna, montando 1,269 toneladas e tripolados por 85 marinheiros, dos quaes 34 nacionaes, 52 estrangeiros e 19 escravos*”.<sup>35</sup> O Capitão do porto do Recife calculava o valor das rendas, como descreve o mesmo documento: “*(...) o valor desse pequeno material em 170:000\$, e em 65:450\$ o que podem dar os seus fretes na razão de 25\$ toneladas é de duas viagens no anno, vindo pois esses 63 contos de reis a ser todo o proveito que os armadores, capitães e mais officiaes dos navios, e 85 marinheiros, tiram de toda essa navegação, que se faz entre este porto e os estrangeiros*”.<sup>36</sup>

---

<sup>31</sup> Diário de Pernambuco (Recife), quinta feira, 14 de maio, anno de 1835. N.80. Navios a carga para portos do Norte, p. 2.

<sup>32</sup> Diário de Pernambuco (Recife), quinta Feira, 7 de maio, anno de 1835. N. 71. Vendas, p. 4.

<sup>33</sup> Diário de Pernambuco (Recife), quinta feira, 14 de maio, anno de 1835. N.80. Navios a carga para portos do Norte, p.4.

<sup>34</sup> Diário de Pernambuco (Recife), sabbado, 9 de maio, anno de 1835. N.76. Navios a carga para portos do Norte, p.4.

<sup>35</sup> Provincial Reports: Pernambuco. Microfilme. (Chicago, EUA): “Relatorio que á Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1857 o Exm. Sr. Conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, Presidente da mesma Província. Recife, typ. de M.F. de Faria, 1857. 671, p.34.

<sup>36</sup> Provincial Reports: Pernambuco. Microfilme. (Chicago, EUA): “Relatorio que á Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1857 o Exm. Sr. Conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, Presidente da mesma Província. Recife, typ. de M.F. de Faria, 1857. 673, p.66.

A expressão “*valor desse pequeno material*” destaca a fragilidade das rendas nesse setor, - porém, com ressalvas ao tráfego negreiro - além da dependência do aparato técnico dos barcos estrangeiros na navegação de longo curso. A navegação de longo curso estava sob domínio das embarcações estrangeiras e do movimentado comércio de importação no terminal marítimo. O mesmo não acontecia com o transporte fluvial na pequena cabotagem e nos rios da província, onde as rendas dos barcos nativos eram significativas como constatou o viajante Tollenare.

Mas, o domínio das canoas já se consolidara na tradição construtiva de Pernambuco durante séculos, dinamizando-se em seus elementos operacionais e construtivos do século XIX. A vantagem da canoa era, principalmente, em tempos de cheia e seca, pois elas serviam todo tempo, com ou sem porto. A essas particularidades, também, somava-se a dependência do trabalho do negro em vários setores da vida urbana. Na operação dos transportes fluvial e marítimo, a escravidão se expressava na força do negro nos rios e na cabotagem.

### **I.II - FORÇA DE TRABALHO**

A estrutura operacional do transporte fluvial nos rios e mares era regida pelos variados tipos de barcos manobrados por negros. O trabalho escravo estava fortemente presente nesse tipo de transporte, onde parte do comércio de escravos urbanos na província pernambucana abastecia mão de obra para a operação dos barcos no Recife. Eram escravos negros que manobravam grande parte das canoas, barçaças e jangadas. “*As brechas do sistema escravista*” como classifica a historiadora Marina de Mello e Souza (2002: 200), referindo-se as relações encontradas na escravidão brasileira, impunha ao escravo urbano uma diversidade de tarefas.

Grosso modo, existiam dois tipos de escravos urbanos que trabalhavam na operação dos barcos fluviais e marítimos: escravos de ganho e de aluguel. Câmara Cascudo (1954: 30) arrisca, em seus textos poéticos, uma diferença entre homens que trabalham nos rios e mares afirmando que “*entre os pecadores há menor índice de suicídio (...) os suicidas são aqueles que tiveram maior contacto com a cidade, com um outro nível financeiro*”. Essas distinções gerais bastante alusivas para o século XIX, permitem estabelecer critérios para definir a utilização da força de trabalho na operação do transporte fluvial na cidade do Recife.

O escravo de ganho, por exemplo, era predominante no transporte das canoas. O viajante francês L. F. Tollenare (1978: 112) já afirmava, na época, que a maioria dos

escravos empregado na operação das canoas eram trabalhadores de ganho: “*Há escravos canoeiros no Beberibe e no Capibaribe os quais vi ganhar até 5 francos num dia*”. O ganho era o dinheiro que o negro recolhia pela atividade que exercia no transporte de gente e mercadoria. Esse ganho era dividido com seu senhor e uma parte ficava com o escravo para suas contribuições anuais dadas as irmandades de canoeiros e/ou pescadores. Tollenare (1978: 112), ainda, acrescenta que “*um homem que possui, na cidade, uns vinte bons negros, pode viver muito à vontade*”. O escravo de ganho podia exercer vários ofícios ao mesmo tempo, além de canoeiro como adverte o viajante francês: “*Um mestre de obras, um marceneiro, um carpinteiro, um ferreiro, um pedreiro, um chefe, enfim, de qualquer destas profissões, em lugar de assalariar operários livres, compra negros e os instrui*” (Tollenare, 1978: 112). Porém, a mais rentável das profissões era a dos ofícios do transporte fluvial.

Essa relação inerente entre força de trabalho e operação dos barcos era comandada pela autoridade do patrão ou dono de escravo que detinha ou fornecia os meios de operação para as associações de ofícios. As jangadas, por exemplo, não eram embarcações de fácil propriedade entre negros ou homens pobres.<sup>37</sup> A maioria das jangadas, como as barcaças eram propriedades de donos de currais ou de embarcações. As canoas podiam ser propriedade de negros ou homens livres pescadores que se articulavam em grupos ou irmandades de ofício.

As irmandades de ofício de canoeiros e/ou pescadores, além de associações religiosas e prestação de ajuda mútua entre os negros de diversas etnias, eram formadas por trabalhadores nos rios e mares. Nesses grupos irmanados, eminentemente de caráter urbano, o patrão ou senhor do escravo fazia questão que o negro se integrasse, pagando ele mesmo a contribuição para a irmandade de ofício (Souza, 2002: 199). Esta prática se justificava pela rentabilidade do ofício de canoeiro ou pescador e a domesticação do cativo através da religião. Seja, negro de ganho ou aluguel, o escravo nos rios e mares do século XIX, cada vez mais, organizava-se por ofício.

O negro de aluguel era mais utilizado nas atividades das barcaças e das jangadas, sendo “peça” alugada pelo capitão do barco solicitado temporariamente, principalmente, para o trabalho de cabotagem. O escravo de aluguel exercia a função de marujo de barco ou, simplesmente, “*escravo marinho*”. Esse tipo de variação do trabalho escravo crescia nas atividades portuárias, incorporando-se em maior número aos

---

<sup>37</sup> Isto se explica pelo monopólio dos currais de pesca exercidos pelos senhores e proprietários de terras e escravos, estendendo-se para as embarcações que predominavam na pesca, caso das jangadas.

marinheiros das embarcações da pequena e grande cabotagem. Esse grupo predominante na navegação de barcos do litoral pertencia a algum proprietário branco, negro, enfim algum mestiço comerciante. O “*escravo marinho de aluguel*” se misturava à tripulação de homens pobres de barcaças, alvarengas e sumacas, além de comporem parte do grupo de homens do mar das embarcações estrangeiras. Os anúncios dos jornais entre os anos de 1835 – 1860 destacam o escravo marinho que, freqüentemente, era alugado para fazer parte temporariamente da tripulação de barcaças na pequena cabotagem ou dos marujos das catraias e paquetes do terminal marítimo. Esse período podia ser de quatro meses para escravos marinhos, como pode nos ser revelado nas notas sobre compras no ano de 1835: “*Preciza-se de 4 negros que entendão de marinho para estarem a bordo de uma embarcação, por tempo de quatro mezes: quem os tiver anuncie*”.<sup>38</sup>

O escravo era um dos componentes da operação do transporte nos rios e mares. Muitas vezes eram vendidos junto com as embarcações, como atestam os anúncios de vendas do Diário de Pernambuco no ano de 1835: “*Um negro, com sua canoa de carreira, grande: na rua da cadeia velha n.56*”.<sup>39</sup> Muitas vezes, além de escravo e canoa, ainda acrescentava-se nos anúncios, a qualidade de outros ofícios conexos ao de canoeiro: “*Um Preto bom canoeiro, e bom serrador ainda mosso, e uma canoa de conduzir agoa mui bem construída e em muito bom uso: na rua de Santa Rita nova D. a junto a casa que foi do padre Lessa, se dirá quem vende*”.<sup>40</sup>

É importante salientar, porém, que as funções delegadas aos escravos que ocupavam as três modalidades dos barcos fluviais destacadas, interpenetravam-se. Significa que escravos de ganho ou aluguel, ambos passavam pelas três modalidades do transporte, já que predominava o trabalho escravo e nesta condição se fazia de tudo. Essa condição de escravo permitia ao negro nos rios e mares do Recife, ser detentor do conhecimento de toda a artimanha naval pernambucana. Como se constata nas documentações primárias, o escravo era peça fundamental na operação das embarcações nos rios e mares. Era através da força de trabalho desses escravos que o transporte fluvial circulava na cidade, transportando gente e mercadoria.

### **I.III - TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS**

---

<sup>38</sup> Diário de Pernambuco (Recife), quinta feira, 21 de maio, anno de 1835. N. 86. Compras, p. 4.

<sup>39</sup> Diário de Pernambuco (Recife), quinta feira, 12 de novembro, anno de 1835. N. 220. Vendas, p. 4.

<sup>40</sup> Diário de Pernambuco (Recife), segunda feira, 6 de junho, anno de 1835. N. 117. Vendas, p.4.

Nos barcos dos rios e do litoral eram transportados gêneros de primeira necessidade e de produção. Os primeiros eram os principais e, dentre eles, o mais vital para a época – a água. A água era consumida para beber, tomar banho e tudo mais, sendo, no século XIX, transportada nos barcos fluviais.

O transporte desse líquido circulava na cidade entre os rios Capibaribe e Beberibe e os mares. Era, portanto, o maior comércio existente de gêneros de primeira necessidade. Muitas vezes associava-se o gênero a embarcação, independente do tipo de barco. É possível encontrar nas diferentes naturezas de documentações primárias, como jornais, petições da assembleia, ofícios da presidência e câmara, além de posturas municipais, referência a “*canoas d`água*”, “*alvarengas que transportam o líquido*”, “*barcaças*” e, até, mesmo “*brigues*” com pipas d`água para comercializar o líquido. Mas, é na extensa documentação de jornais da época que encontramos fortemente a associação de canoas com os gêneros transportados.

Outro gênero transportado que marcava a circulação das embarcações pelos mares e subúrbios da cidade, era o comércio do capim, um dos mais rentáveis da província pernambucana. Estava classificado como “*beiramar*”, assim definido pelas autoridades da época. É importante refletir para essa classificação e atentar para a característica da operação dos barcos na circulação de gêneros. A trajetória das “*canoas de capim*” era realizada nos dois rios, Capibaribe e Beberibe, percorrendo o litoral para alcançar fazendas mais distantes. Sítios de Olinda e Recife produziam nas chamadas “*baixas de capim*” de suas propriedades, a planta necessária para alimentar gados e cavalos.

Outro gênero comercial importante era o transporte do açúcar nos rios e litoral, embora não fosse classificado como comércio de beira mar utilizava, também, as três modalidades de barcos fluviais. O trajeto do transporte envolvia pontos importantes entre o rio Capibaribe e o litoral Sul de Pernambuco. Os engenhos que resistiam às crises do açúcar utilizavam-se, geralmente, do braço sul do rio para escoar a produção em canoas e barcaças.

A pesca era um outro gênero do comércio que se utilizava predominantemente da operação das jangadas e canoas do Recife, embora barcaças também realizassem essa prática. O relatório dos presidentes da Província de Pernambuco em meados do século XIX revela que a navegação dos barcos nativos se liga ao ofício da pesca:

*“Com a navegação naturalmente se liga a industria da pesca. O mar, os rios, e os lagos são fontes não pouco abundantes do alimento e da satisfação de outras necessidades dos homens, e para que se avalie quanto a pesca concorre para alimentação do nosso povo, e para que se calculem os recursos que devíamos tirar desta industria, basta conhecer a quantidade de bálcha`o que se consome na província, sem fallar no azeite de peixe, e vellas de espermacete”.*<sup>41</sup>

O mesmo relatório da década de 50 acrescenta, ainda, o número de indivíduos empregados na pesca, juntamente com os barcos: *“(...) na pesca se compões de 710 jangadas e 100 canoas tripoladas por 572 pessoas livres, e 92 escravas (...)”.*<sup>42</sup> Esses números de pessoas empregadas na pesca, porém, devem ser sempre questionados, pois os dados oficiais sempre ocultam o verdadeiro número de escravos, principalmente, os alugados e de ganho. O material empregado na pesca era redes, tarrafas, linhas e anzóis, podendo ser avaliados em *“81:000\$000 reis”*. O produto da pesca era bastante rentável, como descreve o mesmo documento que avalia em *“193:888\$000 reis anuais”*.

O transporte de gente envolvia as três modalidades de barcos, mas a trajetória da população muitas vezes se confundia com o do trajeto das mercadorias transportadas. Pessoas de diversas localidades utilizavam as mesmas embarcações de transporte de gêneros para circular pela cidade. Os jornais da época mostram muitas embarcações *“próprias para se abrir”* – eram, geralmente, associadas à carga - que podiam adaptar lugares ou bancos para a população urbana: *“Uma canoa própria se abrir com 30 palmos de comprida e 3 de largo, a qual está aperfeiçoada, que posto o paneiro, e banco serve para carregar 8 a 9 pessoas: àtras da casa da Opera a fallar com Manoel da Silva Carpinteiro, que mostrará, e dirá o preço”.*<sup>43</sup> Ou mesmo canoas que podiam

---

<sup>41</sup> Provincial Reports: Pernambuco. Microfilme, (Chicago, EUA): Relatório que á Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da Sessão ordinária de 1857 o exm. Sr. Conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, Presidente da mesma Província. Recife, typ. de M.F. de Faria, 1857, 673, p. 68.

<sup>42</sup> Provincial Reports: Pernambuco. Microfilme, (Chicago, EUA): Relatório que á Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da Sessão ordinária de 1857 o exm. Sr. Conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, Presidente da mesma Província. Recife, typ. de M.F. de Faria, 1857, 673, p. 69.

<sup>43</sup> Diário de Pernambuco (Recife), segunda feira, 3 de janeiro, anno de 1842. Anno XVIII, N. I. Avizos Diversos, p.4.

seguir viagem para qualquer parte, carregando carga: *“Uma canoa pronta a seguir viagem para qualquer parte, que carrega 6 caixas: na rua dos quartéis”*.<sup>44</sup>

Alguns historiadores classificam as canoas da época como tipos associados à condução de gente ou mercadoria, caso das *“Canoas de condução”* e/ou *“canoas de carreira”*. As primeiras eram destinadas a diversos materiais enquanto a segunda conduzia, geralmente, pessoas. O historiador Evaldo Cabral de Mello (1978: 74) assume esses tipos, embora advirta que *“não se tome tampouco demasiado à risca a distinção entre canoa de carreira e de condução”*. Contudo, Cabral de Mello (1978: 73) admite, baseado nos jornais da época, que *“a diferença é antes entre a canoa de carreira de um lado, e a de condução e do alto, de outro (...)”*.

Além desses tipos, alguns historiadores definem *“canao d’água”* como uma embarcação específica de transporte do líquido, *“coberta de madeira para proteção das pipas e tonéis”* (Mello, 1978: 74). Analisando-se um ano inteiro de jornal, prova-se a raridade das canoas cobertas e, ainda, o carregamento da água não dependia desses tipos característicos. No anúncio de vendas do Diário de Pernambuco uma canoa que carrega água, podia servir para carga: *“Uma canoa de carregar agoa em bom uso, a qual tãobem serve para carga por ser muito grande, e bem construída: fallar com Domingos Joze Rodrigues de Azevedo no porto da rua Nova, ou anuncie”*.<sup>45</sup> Uma canoa de qualquer tamanho, dependendo da sua largura, podia atuar em qualquer lugar, transportando uma quantidade relativa de gêneros comestíveis, carga e água, além de pessoas ao mesmo tempo. Além desse fato, pode-se afirmar que não havia exclusividade de uma modalidade de barco no transporte da água ou qualquer mercadoria e gente. Outros tipos, juntamente com as canoas, podiam conduzir os mesmos gêneros e pessoas nos rios e mares, caso das sumacas, alvarengas, barcaças, lanchas e chalupas.

Por esta razão, é preciso analisar com cuidado os anúncios de jornais da época, pois ao anunciarem variedades de canoas, passam uma impressão de tipos relacionados com o transporte de gêneros e gente. As páginas sobre vendas, compras e aluguéis de canoas descrevem de maneira breve às embarcações. Na maioria das vezes, essa descrição estava relacionada aos serviços prestados pelos barcos, denunciando dois aspectos fundamentais: tempo de uso e capacidade de carga. É possível observar como esses aspectos são frequentemente utilizados nos anúncios dos jornais, mostrando a

---

<sup>44</sup> Diário de Pernambuco (Recife), quarta feira, 31 de agosto, anno de 1835. N. 161. Vendas, p.4.

<sup>45</sup> Diário de Pernambuco (Recife), quinta feira, 5 de Novembro, anno de 1835. N. 214. Vendas, p.4.



importância deles para quem vende e compra as embarcações: “*Canoa que conduz quatro centos tijolos (...) canoa que carrega 6\$800 reis d` agoa cada viagem (...) uma canoa que carrega 5 caixas e 6 barricas de assucar (...) uma canoa de carreira que leva seis pessoas*”.<sup>46</sup>

Portanto, fica complicado estabelecer uma tabela de tipos por transporte de passageiros e mercadorias, pois os gêneros do comércio e de passageiros não definiam características tipológicas e nem criavam uma modalidade de transporte fluvial. Outros critérios, porém, são mais claros para compreender a pluralidade da operação. Dentre eles, o lugar - rios e mares -, definindo diversos elementos operacionais do funcionamento desses barcos.

#### **I.IV - LUGAR: RIOS E MARES**

Os rios e mares representavam tipos de caminhos, onde o intenso fluxo dos barcos gerava percursos, interligando essas duas vias aquáticas. Caminho se define pela via, caso fosse marítima ou fluvial; o fluxo, a intensidade do tráfego das embarcações e o percurso, a trajetória que unia os dois caminhos, rios e mares. Alguns anúncios do Diário de Pernambuco entre os anos de 1835-1860 descrevem algumas derivações desses caminhos. Nos rios, a “*carreira*” designava o caminho dos rios. Nos mares, “*barra*” para os barcos que trafegam no interior dos arrecifes e “*mar á fora*” ou “*barra á fora*”, aonde o fluxo das embarcações iam além dos arrecifes.

No terminal marítimo e na foz dos rios Capibaribe e Beberibe as embarcações nativas e/ou estrangeiras encontravam repouso. Muitos barcos estrangeiros que operavam nos mares interferiam pouco nos caminhos fluviais, operando lado a lado com os barcos nativos de “*pequeno curso*” na pequena cabotagem - canoas, jangadas e barças - parafraseando a documentação oficial dos Presidentes da Província. Os relatórios dos Presidentes da Província do século XIX constataam que existiam três percursos realizados pelos barcos nos rios e mares de Pernambuco: *pequeno, médio e longo*.

O longo percurso ou “*curso*” era dominado pelos barcos estrangeiros, sem que atuasse o transporte de pequenos barcos nativos. Embora, embarcações consideradas nativas, como alvarengas e sumacas - adaptadas, há séculos, na pequena e grande cabotagem pernambucana - realizassem este tipo de percurso longo, intercontinental no

---

<sup>46</sup> Diário de Pernambuco (Recife), 1835.

comércio negreiro. Os cursos médios correspondem a grande cabotagem, onde barcos nativos e estrangeiros dividem as atividades da costa. Canoas grandes e médias faziam “*ordinariamente*” o percurso na costa nordestina, como observava em suas viagens o inglês Gardner. Ele viajou num percurso médio entre Recife a Maceió numa canoa à vela triangular com cerca de 13m. O pequeno curso ficava restrito aos caminhos nos rios, incluindo o Capibaribe e Beberibe, além da pequena cabotagem completamente dominada pelos barcos fluviais. O norte americano Kidder revelava, na época, a navegação de cabotagem entre o Recife e os pequenos portos da marinha pernambucana. Canoas monóxila com 7,50m de comprimento por 2 de largura à vela triangular e embonos laterais, atravessavam o canal da Santa Cruz em direção a Itamaracá, como constatou o mesmo viajante.

Percursos pequenos e médios entre os rios e a cabotagem da costa, como destacam os jornais, petições e ofícios da Assembléia Legislativa de Pernambuco, eram realizados por barcos fluviais. Muitos tipos eram encontrados fomentando o comércio da foz dos rios Capibaribe e Beberibe ou subindo rio acima, demonstrando uma diversidade de tipos construtivos e de gêneros transportados.

### **O Percurso do Transporte entre os Rios Capibaribe, Beberibe e o Porto da Cidade:**

A mobilidade propiciada pelo transporte fluvial na cidade do Recife se dava pelos percursos que os barcos imprimiam na cidade entrelaçando os lugares nos rios e mares. A deficiência de serviços urbanos fazia do transporte fluvial, o principal meio de deslocamento. Portanto, é importante destacar alguns percursos formados por intensos fluxos gerados pelo transporte fluvial nas portas e dentro da cidade. Nos rios Capibaribe e Beberibe firmavam-se percursos importantes, como os de abastecimento d'água das canoas.

O serviço de abastecimento d'água promovido pelo transporte fluvial formava percursos entre os rios Capibaribe e Beberibe em direção ao centro do Recife. No Capibaribe existiam pontos radiadores, onde se formavam os percursos do transporte fluvial rio acima, descendo para abastecer o centro da cidade e as embarcações que ancoravam nos ancoradouros do porto do Recife. Dentre eles, uma cachoeira localizada na água do rio Camaragibe, onde geralmente, só pequenas canoas conseguiam subir um trecho bastante estreito do Capibaribe para, depois, em terra chegar ao local. O engenheiro francês Jacob de Niemeyer, na década de 30, descreveu este local, quando

advertia as autoridades que, caso não se fizesse à construção de um açude de comportas para levar a água do Beberibe para a cidade do Recife, continuava: “*ser este método, o único seguro é tomar água no rio Camaragibe, acima da terceira cachoeira*” (Costa, 1983g: 48). Local este, onde o mesmo técnico apontava para o encanamento subterrâneo dessas águas em direção a parte central da cidade do Recife.

Essa distância toda percorrida pelos pequenos barcos para buscar água rio a cima, no Capibaribe ou em cachoeiras próximas, se justificava pela dificuldade de encontrar água doce. Para se ter idéia até aonde a água do mar penetrava nas águas do rio Capibaribe, citamos um documento de 1830, pertencente aos Assuntos Eclesiástico, revelando a infiltração do líquido salgado no rio: “(*...*) *As agoas, q. `vão do mar, entendendo q. `são as agoas salgadas, q. `sobem pelo rio á cima (...)* *chegão athé pouco adiante do Ingenho Uchôa*”.<sup>47</sup> Por esta razão, a região do Monteiro e Apipucos, mais isoladas da parte central, eram procuradas para o abastecimento d'água.

Na cidade de Olinda, a água recolhida nas bicas dos outeiros era transportada em lombos de burro, para depois pegar o trajeto fluvial de barco, atravessando o Beberibe em direção ao centro. As melhores fontes de água, ainda, saíam das bicas dos outeiros de Olinda ou da região do Varadouro no rio Beberibe, prática esta conhecida desde o período da colonização. No Varadouro conservou-se o mesmo caminho, descendo o braço do rio Beberibe em direção ao centro e de lá os negros canoeiros ou os escravos marinheiros em suas lanchas distribuíam as águas para a população do Recife. Quem morava em Olinda, descia para o Varadouro e de lá interceptava os variados barcos d'água ou subia os outeiros da cidade a procura das bicas ou poços, geralmente localizados nas propriedades pertencentes a ordens religiosas.<sup>48</sup>

---

<sup>47</sup> Arquivo Público Estadual (Recife): Autoridades Eclesiásticas – 1830. AE – 1 Comissão de Assuntos Eclesiástico. Sec. Documentos Manuscritos, p. 213.

<sup>48</sup> Durante fins da década de 30 e início da década de 40 do século XIX, as bicas de Olinda estavam arruinadas, dificultando a coleta da água. Um relatório da Câmara Municipal da cidade de Olinda dirigido a Assembleia Legislativa descreve a situação de precariedade em que se encontravam as bicas de Olinda e seus poços quase inutilizados e em ruínas: “*A camara municipal da cidade de Olinda vem perante esta illustre Assembleia, em desempenho dos seus deveres, apresentar o relatório de suas mais vitais necessidades afim de que a mesma Assembleia tomando em consideração o que a camara possa á expor, seja de dar aquellas providencias que( rasgado ) sabedoria julgar á propozito. A camara municipal vê-se na razão de começar seu relatório pelo estado de suas fontes; por quanto he elle verdadeiramente deplorável*”. Olinda tinha bicas e poços de excelente água, mas devido ao estado de abandono em que se encontravam esses importantes pontos de abastecimento, restou-se, apenas, a água do rio Beberibe. O referido relatório destaca esse fato, ao descrever que: “*A bica denominada do Rozario, e o pôço do Cacumbú, estava a primeira quazi inutilizada e o segundo de tôdo, pelas suas ruinas.*” *Insistir sobre a utilidade de se pôem ambos em estado de serem aproveitados, he escuzado, sabendo que dita Bica e Pôso referido são de excellente agua de beber e a melhor desta cidade, sendo que a única que resta a do rio Beberibe (...)*” Muitas vezes se comprava água em canoas vinda da cidade do Recife, provavelmente do Monteiro e de Apipucos. A água salobra oriunda do rio Beberibe

Mas se criavam sempre percursos clandestinos, como no arrabalde do Monteiro, no local chamado Cabocó. Neste local, as canoas d'água atuavam num grande e lucrativo negócio de cobrança da taxa ilegalmente estabelecida por Emílio de Sousa Lobo Brandão e outros. Os canoeiros, chamados por “*aguadeiros*” que transportavam água dessa região para os portos da cidade, sofriam com os encargos do imposto estipulado pelo proprietário. Os moradores da cidade encaminharam em julho de 1830 uma petição dirigida à presidência da Província, abordando a questão. Segue nos escritos de Pereira da Costa, parte dessa reclamação que revela o intenso fluxo das canoas d'água nessa região:

*“(...) De tempo imemorial estabeleceu-se nesta mesma cidade, como um ramo de negócio o transportar-se em canoas águas do rio Monteiro e de outros, indo os canoeiros receber as daquele rio em um lugar chamado Cabocó, aonde rolam as mesmas livres imundícies, e transportadas para os portos desta cidade eram vendidas pelo preço de 5 réis cada um barde ou pote. Passado alguns anos, levantaram os aguadeiros e preço, estabelecendo a 10 réis por qualquer daqueles vasos; e de presente o alteraram elevando-o ao preço de 20 reis”* (Costa, 1983g: 50).

O percurso do transporte fluvial, principalmente, das canoas d'água movimentava na cidade do Recife, proprietários de canoas e tanques d' água para vender, além de escravos de aluguel e de ganho. Era no centro da cidade do Recife em direção ao Varadouro de Olinda e vice-versa, o percurso mais conhecido entre as duas cidades. Os caminhos que se formaram pela influência das canoas e suas atividades no

---

não agradava a população e nem a que vinha do Recife, alegando-se prejuízos à saúde: “*(...) a única que resta a do Beberibe, não está neste cazo, e nas marés grandes, sem que entra água salgada, torna-se canôas, que se salôbra, rezultando de tudo( rasgado ), a necessidade de se comprar agua em conduzem do Reciffe, a qual sempre he prejudicial á saude*”. Melhor que a água do Rio Beberibe, Olinda tinha um poço central denominado “Concelho”, essencial para o abastecimento d' água. Sua importância era atribuída, não só pela excelente água, mas, também, por sua localização estratégica, no centro da cidade e por esta razão deveria ser de muita utilidade. O dito relatório expressa a importância desse poço para a população de Olinda, mostrando a precariedade de suas instalações: “*Arruinado, acha igualmente o Pôssô chamado do Concelho, que de tão grande utilidade he, ( rasgado ) principalm.te á pobreza, por se achar no coração da cidade.*” Nada parece mudar em relação ao percurso e o abastecimento de água para as cidades de Recife e Olinda na década de 30 do século XIX. Lançam-se posturas e regulamentos adicionais na tentativa de fiscalizar, tanto a qualidade da água, mas, sobretudo os percursos do transporte fluvial, na maioria feito por canoas manobradas por negros. Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Petições, década de 40 Caixa – 120. Abastecimento de água – Administração Municipal.

transporte do líquido, cada vez mais, influenciavam a ocupação dos arrabaldes da cidade por proprietários sedentos pelo comércio da água. Esse fato do comércio ilícito ou lícito das canoas d'água gerava, mesmo que disperso, um ritmo acelerado na ocupação das margens dos rios.

Não só as canoas d'água definiam seus percursos na cidade, mas, as canoas de capim que percorriam arrabalde-centro, imprimiam seu importante caminho nas águas dos rios Capibaribe e Beberibe.<sup>49</sup> O percurso das canoas de capim representava um dos mais intensos da província e mais importante que o transporte de hortaliças nos barcos.<sup>50</sup> Nos cais das propriedades particulares em frente às margens dos rios Capibaribe e Beberibe articulavam-se os percursos entre os portos centrais da cidade para a venda do capim. Muitas fazendas dos arrabaldes, como algumas da região do Monteiro que protagonizavam o percurso das canoas d'água, estabeleciam o fluxo do transporte da planta.<sup>51</sup> Esse intenso comércio comunicava fazendas distantes no sul da província, integrando barcaças e grandes canoas do alto na pequena cabotagem da costa.

## O Percurso do Transporte Fluvial entre a Pequena Cabotagem e a Cidade

---

<sup>49</sup> No rio Beberibe, comércio das canoas de capim destacava-se abaixo da povoação do Beberibe: “*Nas margens desse rio abaixo da povoação, e até a cidade de Olinda existem muitos sítios, com diversas plantações, sendo o capim de planta o principal producto e para o qual parece mais apropriada a maior parte desses sítios*”. Provincial Reports: Pernambuco. Microfilme, (Chicago, EUA): Relatório que á Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da Sessão ordinária de 1857 o exm. Sr. Conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, Presidente da mesma Província. Recife, typ. de M.F. de Faria, 1857, 672, S7, p. 3.

<sup>50</sup> O relatório do presidente da província no ano de 1857 destaca que a produção da planta é mais importante do que a de hortaliças: “*Nos subúrbios desta populosa capital avulta principalmente a produção do capim para sustento dos muitos cavallos nella empregados. A produção de hortaliças e legumes frescos deve ser insignificante. A base do alimento da população desta província he a carne de Vacca, o peixe, a farinha de mandioca e poucos legumes secos*”. Provincial Reports: Pernambuco. Microfilme, (Chicago, EUA): Relatório que á Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da Sessão ordinária de 1857 o exm. Sr. Conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, Presidente da mesma Província. Recife, typ. de M.F. de Faria, 1857, 673, p. 71.

<sup>51</sup> As fazendas produziam em torno de uma ou mais baixas de capim, como destaca a parte de “avisos diversos” do Diário de Pernambuco: “*Vende-se um lindo e grande sitio na estrada do Monteiro, no qual está residindo o Exm. Sr. Dr.Doria, com uma excellente casa de vivenda, senzalla, cocheira e estribaria muito boa água, immensas e variadas arvores fructiferas, e duas baixas de capim: quem pretender dirija-se ao pateo da Santa cruz n. 24, segundo andar, para tratar afiança-se que o preço é razoável, pois com duplo não se fará uma casa semelhante*”. Diário de Pernambuco (Recife), sexta feira, 12 de julho de 1861. Anno XXXVII, n. 158,p.6. Na década de 60, o percurso das canoas de capim, ainda, atuava fortemente nos arrabaldes. Os anúncios de venda do diário de Pernambuco revelam aspectos desse articulado comércio suburbano que se estabeleceu pelo fluxo fluvial do transporte fluvial. O anúncio de vendas do diário de Pernambuco no ano de 1861, mostra a venda de canoas, destacando a expressão “muito própria para a condução do capim”: “*Vende-se uma canoa nova sahida do estaleiro, e tambem se troca por tijolos, muito própria para condução de capim, ou para carregar barro para olarias: quem pretender, dirija-se a rua do Brum n. 55*”. Diário de Pernambuco (Recife), quinta feira 11 de julho de 1861. Anno XXXVII, n. 157, p. 6.

Os principais escoadouros que imprimiam o lugar de barcaças, canoas do alto e jangadas no transporte do açúcar e aguardente na província durante o século XIX eram a barreta das jangadas e barra de Suape, litoral sul da província. A partir desses principais pontos se traçava o percurso dos barcos fluviais entre mares e o centro da cidade. Era o transporte fluvial que descia do braço Sul do Capibaribe, integrando-se aos mares, fazendo a comunicação com essas importantes barras no Sul da província. Unindo os dois caminhos que saía do mar para a cidade e da mesma para o porto, formava-se um trajeto entre e fora da cidade.<sup>52</sup>

Na cidade, o percurso do transporte de canoas e barcaças de açúcar intensificava entre os subúrbios da Várzea e Poço da Panela para descer o rio em direção ao porto da cidade e o litoral sul. Naqueles arrabaldes funcionavam alguns engenhos produtores de açúcar e aguardentes.<sup>53</sup> O engenheiro Béringer (apud Lisboa, 1915: 144), no oitocentos destacava que as barcaças, com as enchentes das marés podiam subir o braço sul do rio Capibaribe, acrescentando a comunicação com a barreta dos afogados ou das jangadas: *“era costume de expedir o assucar proveniente da planície da Várzea; este genero era baldeado junto a barreta para embarcações de fundo chato, ou canoas para ser dahi transportado para os armazéns do Recife”*.

Naquela época, quando se empregava o termo “percurso” vinha em mente a união entre rios e mares, pois eram trajetórias contíguas, onde variedades de barcos fluviais trafegavam entre pequenos, médios e grandes percursos. Portanto, não seria um critério adequado para classificar um conjunto de elementos operacionais que definiam variedades de tipos para cada modalidade de transporte fluvial. Isto se justifica no confronto entre as fontes dos viajantes do século XIX e os relatórios dos presidentes da província entre os anos de 1835-1860, esclarecendo que no Recife do oitocentos não havia uma separação categórica das embarcações fluvial e marítima. Contudo, o lugar,

---

<sup>52</sup> O aguardente da cana de açúcar era negociado na troca de escravos para garantir o funcionamento do transporte fluvial nos mares e rios do Recife. Representava a segunda zona de produção da província, assim classificado no relatório do presidente da província na década de 50. O comércio do açúcar e aguardente, ainda era transportado por canoas e barcaças dos arrabaldes para o centro da cidade. Provincial Reports: Pernambuco. Microfilme, (Chicago, EUA): Relatório que á Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da Sessão ordinária de 1857 o exm. Sr. Conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, Presidente da mesma Província. Recife, typ. de M.F. de Faria, 1857, 673, p. 72.

<sup>53</sup> Segundo o relatório em fins da década de 50, dentre as produções mais ricas de açúcar e aguardente do interior da província, se destacava, também, alguns arrabaldes da cidade e o litoral Sul de Pernambuco: *“A mais rica producção he a de Agua Preta(...), Santo Antão(...), Goianna, Tejucupapo, e rio Formoso(...) Varzea, Jaboatão, Poço da Panella”*. Provincial Reports: Pernambuco. Microfilme, (Chicago, EUA): Relatório que á Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia

rio ou mar definiam a composição dos diversos elementos da operação desses barcos e a pluralidade de tipos, como é o caso das canoas do Recife.

## **Canoas**

As canoas do Recife apresentavam pluralidade operacional e podiam fazer uso da vara, remo ou vela, dependendo do lugar se nos rios ou mares. Uma canoa de carreira, por exemplo, geralmente, a vara nos rios, podia operar, também, nos mares à vela, como destaca um anúncio de vendas do Diário de Pernambuco: “*Uma canoa pequena de carreira muito velleira e um bom uso: na mesma casa acima*”.<sup>54</sup> É possível notar, através de vários anúncios de jornais semelhantes a esse, que havia uma dificuldade em classificar tipos de canoas, embora existissem elementos operacionais que as distinguisse umas das outras. Portanto, o objetivo é mostrar o lugar das canoas, destacando os elementos operacionais desses barcos.

O historiador Evaldo Cabral (1978: 73) afirma que: “*A diferença é antes entre a canoa de carreira de um lado, e a de condução e do alto, de outro, do que entre a embarcação de rio e mar*”. Não havia de fato “embarcação de rio e mar”, entretanto, elementos da operação nos rios e mares revelavam muito, inclusive algumas características físicas e construtivas das canoas, caso da vela, embonos laterais, comprimento, largura, além do uso do remo ou vara. Muitas canoas que desciam do rio ao chegar ao litoral levantavam suas velas ou utilizavam o remo. Anúncios descreviam canoas bem preparadas para realizar percursos entre os rios e mares: “*Uma canoa grande, nova, e pronta de embonos, velas, e todos os mais preparos para navegar (...)*”.<sup>55</sup>

Para navegar nas águas do Recife era preciso preparo dos barcos e dependendo do lugar, rios ou mares se definiam a composição de alguns elementos operacionais. O transporte de gente e mercadoria, além da força de trabalho era um desses elementos que se destacavam na operação dos barcos. Por esta razão, tomando por base os anúncios do Diário de Pernambuco no ano de 1835-1860, foi possível classificar numa tabela os tipos de canoas, conforme a operação nos caminhos das águas: *Canoas do Alto ou de Barra à Fora, Canoas de Carreira*.

---

da abertura da Sessão ordinária de 1857 o exm. Sr. Conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, Presidente da mesma Província. Recife, typ. de M.F. de Faria, 1857, 673, p. 76.

<sup>54</sup> Diário de Pernambuco (Recife), segunda feira, 1 de junho, anno de 1835. N. 94. Vendas, p. 4.

<sup>55</sup> Diário de Pernambuco (Recife), terça feira, 15 de Setembro, anno de 1835. N. 173. Vendas, p. 4.

CAN OAS RECIFE	“Cum prido”	“Boca ”	Lugar	Transporte	Força de Trabalho
Canoas de Carreira.	5,00 a 9,00 metros	0,60 e 1,80 metros	À vara e remo, trafegando nos rios.	Transporte de gente e gêneros de primeira necessidade.	Escravos de ganho
Canoas de barra á fora ou Canoas do Alto.	6,50 a 14,00 metros	1 a 2 metros de largura.	À vela ou remo e embonos / pequena e grande cabotagem.	Auxílio do transporte de carga e passageiros no terminal	Escravos de aluguel ou marinheiros

**Tabela 1.I – Operações das Canoas**

Não se pode tomar esta tabela como uma classificação rígida sobre os tipos de canoas que operavam nos caminhos marítimos e fluviais do Recife. Mas, também não é a toa que, em geral, essas canoas recebem o nome do lugar em que operam. Este tipo de classificação parece ser mais alusivo, já que a operação dos barcos estava sujeita a natureza do *“systema fluvial, tão complexo, como é o dos dois rios Capibaribe e Beberibe”*, utilizando as palavras do engenheiro Alfredo Lisboa (1915: 56). Era, sobretudo, *“rios sujeitos á influência da maré (...)”*, acrescenta o mesmo engenheiro, durante seus trabalhos de inspeção no porto do Recife em fins do século XIX (Lisboa, 1915: 131). Vejam-se as canoas de carreira, por exemplo, sua operação está diretamente ligada aos regimes das águas fluviais: *“carreira”* vem de correnteza. A intensidade da correnteza, regularizada pelo fluxo e refluxo das marés dinamizava a operação das canoas. No período de fluxo da maré as canoas tinham mais facilidade de descer os percursos dos rios em direção a foz, utilizando, apenas, a vara para dar impulso. O percurso inverso, no mesmo período, não seria tão fácil, a não ser com auxílio do remo. As canoas de barra á fora, geralmente, operavam como barcos de carga a remo, utilizando, também, a vara como auxílio. Navegar próximo a barra e aos baxios de pedra do porto exigia o uso constante da vara. Além da travessia da barra para descarregar navios maiores, podendo, também, utilizar à vela. Podiam fazer uso da vela,



se denominando canoas do alto, operando nos caminhos do litoral, conforme a direção dos ventos.



**Figura 1.I - Gravura da Ponte Nova**

Gravura do Alemão L. Schlappriz – 1863 mostrando a Ponte Nova, onde se vê variados tipos de canoas: a canoa á vela a esquerda, no centro a canoa coberta e a pequena canoa de carreira.

Fonte: Krauss & Carls

As canoas se adaptavam a geografia física do local, relacionando-se com os elementos culturais de certos grupos da época que atuavam na cultura náutica pernambucana – Nações africanas, grupos indígenas e europeus. Nos rios, a força do trabalho de escravos de ganho predominava, enquanto escravos de aluguel ou marinheiros em geral, destacavam-se nos mares. Embora, a situação físico-geográfica demarcasse a pluralidade da operação do transporte fluvial, aquela se tornava equilibradamente imposta pelas relações da força de trabalho dos homens nos mares e rios. Se a canoa aproveitava a correnteza do rio abaixo em direção ao mar auxiliado apenas pela vara do condutor, o conhecimento do regime dos ventos fazia do caminho nos mares, o esforço da técnica à vela. São essas relações de equilíbrio que caracterizavam a operação das canoas, onde os conhecimentos dos regimes das águas nos rios e mares definiam a forma de operação, assim como ocorria com as jangadas.

## **Jangadas**

As jangadas do Recife podiam operar nos rios e mares do Recife, recebendo diversas denominações pela gente nativa do lugar devido aos variados tamanhos e aspectos construtivos. Muitas jangadas eram, também, designadas pelo material empregado na pesca, como “*Jangada de rede*”. Entretanto, a extensa nomenclatura nativa não ajuda a definir a pluralidade operacional que compunha a jangada. Essa diversidade se expressava nos elementos operacionais conforme o lugar da operação. A jangada à vela, geralmente, operava na barra ou em alto mar. A jangada de rio não possuía velas, utilizando o remo ou a vara. O lugar da operação podia definir, também, a predominância do tipo de força de trabalho, caso fosse um jangadeiro escravo de ganho nos rios ou escravo de aluguel nos mares.

Era, também, o conhecimento do lugar que orientava os jangadeiros no seu ofício, por exemplo, no mar onde precisavam conhecer e estar atentos às depressões marítimas. “*O jangadeiro viaja atento às referências do litoral. É uma navegação observada pela marcação de pontos de costa*”, como salienta Câmara Cascudo (1954: 22). As depressões marinhas auxiliavam a operação das jangadas, orientando a formação de caminhos que funcionavam como marcadores. Da mesma maneira, o assento do governador ou mestre da embarcação servia como instrumento para marcar posições nos mares. Era uma forma estimada de localizar a jangada, pois não era usada a bússola, nem qualquer outra técnica universal de localização.

O caminho no mar representava a latitude, norte e sul e o assento era a longitude leste e oeste. Todos os pesqueiros conhecidos pelos jangadeiros e as pedras ou baxios encontrados ao longo e/ou distante da costa tinham “*caminho*” e “*assentos*” únicos para localização. Cada pescador ou catraeiro fazia seu caminho e assento. Essas marcas eram guardadas na memória do jangadeiro, facilitando o trabalho do pescado e carga nos mares. O conhecimento do lugar era um segredo inviolável de família, transmitido de geração em geração, principalmente, para os jangadeiros pescadores. Câmara Cascudo descreve como essa relação forte com o lugar se expressava na operação das jangadas do Recife, descrevendo o diálogo típico do grupo de jangadeiros nos mares:

*“Velejando para o pesqueiro o mestre vai perguntando ao proeiro: O caminho vai “enchendo”? “encher” é um morro aproximar-se ou montar a gameleira, o cajueiro, as malhas juntarem-se no cabeço da duna escolhida como referência, fazendo a posição convencional que fixa a direção para o norte. Como vai o*

*assento?. O Assento dará sua figura esperada. Quando Caminho e Assento estiverem no ponto aguardado, firmes nas situações previstas, o pescador estará ao alcance das linhas de pesca. Estará justamente no vértice do ângulo em que o Caminho e Assento são os lados”* (Cascudo, 1954: 23).

Essa forma peculiar de operação das jangadas conforme a marcação do lugar no mar caracterizou a nomenclatura de vários pontos da costa. Vários baixios de pedras e depressões marinhas das costas pernambucanas no século XIX tinham denominações intrigantes, revelando conhecimento e astúcia dos jangadeiros e pescadores. O engenheiro Alfredo Lisboa, no final do século XIX, registrou a diversidade de nomes, os quais ajudaram no seu trabalho sobre melhoramentos no porto do Recife. Dentre essas denominações referidas aos arrecifes e baixios submersos da costa, estavam na entrada da barra grande (entrada do porto), a “*Pedra Redonda*” e mais ao norte “*Cabeça de Côco*”. Outras depressões recebiam nomes africanos, dados pelos escravos jangadeiros, como “*Zumbi*”, baixio de pedra situado nas proximidades da pedra Cabeça de Côco. Mais ao sul da barra grande estendia-se outro rochedo denominado pelos jangadeiros, escravos e pescadores, como “*Pedra Secca*”. Todos esses marcos eram referências para operação das jangadas do Recife (Lisboa, 1915: 3-8).

Portanto, baseando-se nos anúncios do Diário de Pernambuco entre 1835-1860, no relatório de Alfredo Lisboa em fins do século XIX e no “*estudo etnográfico*” sobre as jangadas do autor Câmara Cascudo, assim como nos ofícios e petições da Assembléia Legislativa, foi possível confeccionar um quadro das jangadas do Recife:

<b>JANG ADAS RECIFE</b>	<b>“Cum prido”</b>	<b>“largo”</b>	<b>Lugar</b>	<b>Transporte</b>	<b>Força Trabalho</b>	<b>de</b>
<i>Jangadas de rio</i>	3,96 a 5,5 metros de comprimento	1,50 a 2,60 metros de largura	À vara, tráfego nos rios ou remo, sem velas.	Em geral Transporte de gente e mercadoria	Escravos de ganho	de
Jangadas de barra á fora ou Jangadas do Alto	5,5 a 8 metros de comprimento.	1,70 a 2,60 metros de largura	À vela, no máximo três velas / pequena e grande cabotagem.	Auxílio do transporte de carga e gente.	Escravos de aluguel ou marinheiros libertos	de

**Tabela 2.I – Operação das Jangadas**

“*paus de jangada*”, podendo apresentar uma só vela ou nenhuma. Henry Koster, na primeira metade do século XIX, destacou uma jangada de rio fazendo a condução de passageiros. Assim como as canoas, as jangadas de rio utilizavam a vara, aproveitando a correnteza do rio ou fazendo “*curto trânsito*”, conforme as palavras da época, em águas rasas na travessia de uma margem a outra. O remo também era usado nesse tipo de barco, quando a força do braço era conveniente para vencer o impulso da correnteza. O jangadeiro de rios e canais era um negro condutor, geralmente de ganho. Essas pequenas embarcações, devido as suas dimensões, só comportavam o condutor e um ou três passageiros. Elas se concentravam nas “*passagens tributáveis*” de rios e canais. Nesses locais de passagens, animais maiores faziam a travessia na água.



**Figura 2.I - Gravura da Jangada de Rio**

Jangada de rio ou pequena embarcação de pau de jangada, onde se percebe a travessia do rio em Pernambuco no século XIX. Historiadores atribuem a gravura a um “parente próximo” de Henry Koster. Esta gravura colorida de autor não identificado mostra o uso da vara, como nas canoas e o negro condutor, provavelmente escravo de ganho.

Fonte: Silva, 2001

As jangadas de barra á fora ou do Alto operavam no terminal marítimo e nas pequenas cabotagens no interior e fora dos arrecifes, orientadas pelos acidentes das costas marítimas. Eram embarcações pequenas, médias e grandes, geralmente, utilizadas em trabalhos de carga no terminal marítimo e na pobre navegação de cabotagem. Podiam ser chamadas de “*paquetes*” ou “*catraias*” e, ainda, “*Ximbelo*”, caso fosse pequena. Utilizavam a vela, mas, freqüentemente, podiam trazer a vara para auxiliar na identificação das “*marcas*” dos baixios ou pedras submersas envolta das águas próximas e nas barras que davam acesso ao porto do Recife. Podiam operar “*mar á fora*” como revela Câmara Cascudo, caso das grandes com seus escravos marinheiros. Devido as suas dimensões maiores elas atuavam na região do pescada além das paredes dos arrecifes ou na pequena cabotagem do litoral nordestino, fazendo o carregamento do açúcar para o terminal marítimo. No litoral de Pernambuco, Câmara Cascudo destaca os pontos mais importantes da operação dessas grandes jangadas que circulavam nas águas do Recife, fazendo a ligação com Barra de Jangada e outros pontos do litoral Sul. Portanto, é a partir dessa classificação que é possível verificar com mais clareza a operação das jangadas no Recife e apreender como o lugar no rio ou mar condicionou a operação de elementos e/ou instrumentos de navegação.

## **Barcaças**

O historiador Evaldo Cabral afirma que antes da chegada dos vapores ingleses e dos barcos da Companhia Pernambucana de Navegação<sup>56</sup>, a barcaça era um dos tipos predominante que realizava o transporte do açúcar e de passageiros pelo litoral pernambucano. Suas características físicas, a facilidade de penetrar nas barras, barretas da costa recortada e subirem o litoral até os arrabaldes do Recife prolongavam sua existência ao longo do oitocentos. Citando, o engenheiro Mamede Ferreira, Cabral de Mello (2001: 56) esclarece que a grande vantagem desses barcos era de subirem pelos rios e receberem os gêneros nos próprios portos ou lugares da sua produção. As barcaças navegavam em pequenas profundidades, aproveitando enchentes das marés.

As barcaças menores, geralmente, realizavam percursos entre os rios e mares. As de 18 e 20m realizavam a pequena e grande cabotagem. A grande rival da barcaça era a canoa, como destaca Evaldo Cabral (1978: 94). Pequenas barcaças realizavam o percurso fluvial que na década de 30, alguns documentos relatam a existência delas no arrabalde da Madalena, junto aos variados tipos de canoas. Tinham tipos de canoas que passavam muito bem por uma barcaça em capacidade de carga: *"Uma canoa de barra fora que carrega 4 caixas, e tãobem se troca por uma barcassa: na rua nova, armazem de louça, D.12"*.<sup>57</sup>

As canoas que eram utilizadas para fabricação de barcaças variavam entre 60 e 64 palmos, ou seja, 13,20 e 14 metros, como pode ser constado no anúncio de vendas do Diário de Pernambuco: *"2 canoas de carreira de 35 palmos, e uma de 64, muito propria para se abrir barca: na casa de Joze Higino de Miranda"*.<sup>58</sup> A expressão abrir "barca" era o mesmo que "barcaça". Só que como esclarece o Dicionário da época, a barca designava embarcações eminentemente de carga, concentradas no trabalho do porto ou permitindo passagem nos rios para gente, animais e mercadorias: *"(...) embarcação mayor Que barco; serve de carga, e transporte da passage, mui larga, e grande, Que dá passo nos rios a gente, bestas, carroças, etc: há outras menores só para gente que atravessa os rios"*.<sup>59</sup> O dicionário é bem claro ao especificar que, nos rios, a

---

<sup>56</sup> A Companhia Pernambucana de Navegação era uma empresa de barcos marítimos que foi criada em 1853 com intuito de renovar os barcos da pequena cabotagem da costa, libertando-a do domínio do transporte fluvial. Lança seu estatuto no ano seguinte a sua criação.

<sup>57</sup> Diário de Pernambuco (Recife), quarta feira, 21 de outubro, anno de 1835. N. 202. Vendas, p. 4.

<sup>58</sup> Diário de Pernambuco (Recife), segunda feira, 19 de outubro, anno de 1835. N. 200, Vendas, p. 4.

<sup>59</sup> Silva, Antônio de Moraes. Dicionário da Língua Portuguesa. "Quarta Edição, Reformada, Emendada, e muito Accrescentada pelo mesmo autor: Posta em Ordem, Correcta, e Enriquecida de Grande Número

barca era uma embarcação de *"curto trânsito"*. Em relação à palavra barçaça, apenas designa que é uma barca maior. Por essa razão a capitania dos portos as designava de "barcas", querendo limitá-las ao transporte de carga, deixando a cargo dos vapores da década de 40, o transporte de passageiros.

A barca ou barçaça se disseminava para inúmeras funções, inclusive para passageiros. As dificuldades na navegação de cabotagem verificadas no século XIX permitiram a resistência das barçaças. Evaldo Cabral de Mello (1999) explica essa dificuldade ao ressaltar que: *"O cordão de arrecifes que borda o litoral nordestino e no interior do qual a barçaça podia velejar com mais segurança e conforto tornava a navegação dependente das barretas, isto é, das interrupções da linha de pedras e esteiros alagados, muitas das quais só transponíveis por barçaças"*.<sup>60</sup>

Esta dependência do lugar da operação permite a classificação de diferentes barçaças, estabelecendo critérios que a distinguem uma das outras. Baseando-se no Diário de Pernambuco entre os anos de 1835 – 1860, além dos ofícios recebidos da Assembléia Legislativa e do dicionário da época, foi possível classificar as barçaças em dois tipos, conforme a atuação dos diferentes elementos operacionais nos rios e mares do Recife. Portanto foi estabelecido uma tabela, incluindo a operação estritamente ligada ao lugar:

<b>BARC AÇAS RECIFE</b>	<b>"Cum prido"</b>	<b>"Boca "</b>	<b>Lugar</b>	<b>Transporte</b>	<b>Força de Trabalho</b>
"Barca"	7,5 a 14 metros	1,80 a 2 metros de largura.	À vara ou remo, trafegando nas "passagens" e rios da cidade.	Transporte de gente e mercadoria	Escravos de ganho ou escravos marinheiros
"Barçaça"	18 a 21 metros	2 a 4 metros de largura.	À vela / pequena e grande cabotagem.	Auxílio do transporte de carga e de passageiros	Escravos de aluguel e marinheiros libertos

**Tabela 3.I – Operação das Barçaças**

de Artigos Novos e dos Synonymos por Theotônio José de Oliveira Velho". Tomo I A-E. Lisboa: na Impressão Regia. Anno 1831. Com Licença, p. 249.

<sup>60</sup> Armadilhas da palavra. Brasil 500, Folha Online, 1999. Disponível em: <http://www.uol.com.br/fol/brasil500/dc-4-.htm>

Fica claro como a operação das barcaças dependia do lugar, rio ou mar para definir os elementos ou simplesmente *sua operação*. A palavra “*barca*”, entretanto, não é uma denominação rígida que separava as pequenas barcaças das grandes. Alguns documentos, como processos de Apelação Civil da Cidade do Recife, ao se referir as “*passagens fluviais*” nos arrabaldes do Recife, descrevem simplesmente “*barcaças*” ao invés de barcas. A forma utilizada na tabela acima para distinção entre pequenas e grandes barcaças é tirada da definição do dicionário da época. Porém, o que se verifica no costume usual é a utilização da mesma palavra “*barcaça*” para as de rio ou mar. A força de trabalho, também, não é categoricamente separada, embora, como afirma Câmara Cascudo, houvesse uma diferença entre trabalhadores nos rios e mares.

Há, entretanto, uma questão ainda não esclarecida sobre a origem dessa embarcação, que pode contribuir para a história de sua operação nos rios e mares do Recife. Pereira da Costa descreve que: “*a notícia mais remota da barcaça entre nós consta do ataque do forte do cabedelo, na Paraíba, em 1634, acontecido por uma esquadilha de sete navios (holandeses) e seis barcaças, expedida do porto do Recife*” (Costa apud Mello, 2001:55). O historiador Evaldo Cabral (2001: 55) afirma que a aparição desse tipo de barco “*só surgiu ou, ao menos, só se generalizou no decorrer dos anos quarenta do século XIX*”. Segundo Evaldo Cabral, o tipo de barco encontrado no período da guerra holandesa não era uma barcaça, mas um iate, assim designado pelos holandeses. Portanto, a “*barcaza*” chamada por Duarte Coelho era o “*jacht flamengo*”. Porém, na primeira metade do século XIX, essa embarcação não era nem uma canoa do alto, nem uma lancha, mas um barco que reunia dois tipos de embarcações, semelhantes em sua origem, ao “*jacht*” holandês e a canoa indígena. Talvez, o que não cabe aqui afirmar, a expressão lusa “*barcaza*” já traduzia consigo a fusão dos elementos europeus e indígenas, contrariando a afirmação de Cabral.

Provavelmente, Pereira da Costa tenha razão quanto ao aparecimento desse tipo de embarcação e Evaldo Cabral está correto ao afirmar que apenas no século XIX ela tenha se generalizado. Porém, a dificuldade que teve a Capitania do Porto do Recife em classificar esse tipo de barco devido a sua aparição só em meados do século XIX, como alega Cabral, não seja uma explicação plausível. Quando o Inglês Gardner visitou o litoral Pernambucano, viajando num veleiro de Maceió ao Recife em quatro dias, descreveu a embarcação desse modo: “*pequeno navio carregado de algodão*”. Evaldo Cabral (2001:55) é bem enfático ao explicitar que “*caso se tivesse tratado de alguma*



*sumaca retardatória, o inglês a teria reconhecido*". Isto porque a sumaca era um tipo de embarcação bastante conhecida pelos europeus, mas aquele pequeno navio carregado de algodão não tinha definição para o inglês. Como diria o dito popular, "*pra inglês vê*", embora não soubesse explicar. O que Gardner presenciou foi uma construção típica do litoral pernambucano que se generalizava, de tal forma, no oitocentos, que se via com frequência nos rios e no litoral pernambucanos.



**Figura 3.I - Cromolitografia da Freguesia de Santo Antônio**

Panorâmica da Freguesia de Santo Antônio visualizada a partir da Freguesia de São Frei Pedro Gonçalves. Confeccionada por R. Schimdt, ativo no Brasil entre 1826 e 1832. Ao lado esquerdo destaca-se uma grande barcaça circulando em meio a pequenos barcos.

Fonte: Nordeste Histórico e Monumental, Clarival do Prado Valladares, Vol.III

#### I.V - MUDANÇAS

As condições de navegabilidade no século XIX proporcionavam a formação de percursos, entrelaçando trechos nos rios e mares. Essa pluralidade presente no tráfego dos barcos expressava-se nas variadas formas de operação. As relações entre, rios, mares e demais elementos da operação do transporte por canoas, jangadas e barcaças se transformavam a partir das mudanças que aconteciam no transporte em meados do oitocentos, com a importação do conhecimento de uma cultura náutica estrangeira. O equilíbrio entre a cultura náutica nativa e a natureza geográfica encontrada até meados do século XIX, foram ameaçadas com a introdução de técnicas náuticas e tecnologia

estrangeira. Entretanto, o equilíbrio entre homem e natureza, ainda, condicionava a pluralidade da operação desses barcos nos rios e mares da cidade.

A flexibilidade da operação do transporte fluvial podia ser observada nos usos plurais da vela, vara e remo e, ainda, na dependência do conhecimento dos fluxos e refluxos das marés, além, dos acidentes fluviais e marítimos. Eram caminhos estreitos e tortuosos que as águas do Recife proporcionavam para a operação do transporte fluvial, expressando-se na história do domínio dos pequenos barcos. Somava-se a esse fato os rios assoreados, devido à ocupação especulativa de suas margens, condenando o porto pelo acúmulo de dejetos no terminal. A esse fator acrescentava-se a dependência do trabalho escravo que se infiltrava na arte de navegar com intensidade nos oitocentos. Essa arte desenvolveu-se, segundo normas próprias e peculiares, como as dos negros canoeiros da cidade, prolongando-se até o século XIX. Porém, um fator externo, a medida, em que dificultou a existência de uma estrutura burocrática nacional responsável pelo controle dos transportes fluviais e marítimos, permitia a introdução de novas técnicas e embarcações – a vinda de missões hidrográficas francesas.

Segundo pesquisas da marinha brasileira sobre a história da hidrografia e navegação, além da embaixada francesa no Brasil que desenvolveu, recentemente, um trabalho sobre o tema<sup>61</sup>, essas missões nos rios e nas costas nordestinas contratadas pelo império, mostravam mais um grau de dependência técnico-científica que, na época, prejudicou a criação de um órgão gestor independente. Diante deste fato, o livro sobre a Marinha do Brasil – Hidrografia e Navegação descreve a seguinte afirmação: *“Se a vinda das missões francesas teve o mérito de levantar toda a nossa costa em curto período, teve por outro lado a desvantagem da paralisação dos trabalhos nacionais e, o que foi mais prejudicial, atrasou por vários anos a formação de uma repartição competente para a sistemática desses serviços no Brasil<sup>62</sup>”*. Porém, a vinda dessas missões não foi tão breve, elas duraram muito tempo entre intervalos intercalados, antes e depois da independência do país, atravessando a década de 60.<sup>63</sup>

A primeira missão hidrográfica francesa enviada para o Brasil, aconteceu em 1819 a 1820, na corveta “Bayadère”, sob o comando de Roussim. A maior vantagem

---

<sup>61</sup> Embaixada da França no Brasil. <http://www.ambafrance.org.br/abr/comunik/franca-e-brasil.htm>.

<sup>62</sup> Centro de Tecnologia e Geociências da UFPE (Recife): Marinha do Brasil – Hidrografia e Navegação. 1876 – 1976. Centenário de Fundação da DHN, p. 136.

<sup>63</sup> Em julho de 1866, o rigoroso hidrógrafo francês Mouchez, a serviço do império, ainda, terminava um trabalho longo de levantamento das embocaduras dos rios e das costa norte e nordeste. A cabotagem brasileira só se libertou da dependência da ciência hidrográfica francesa, a partir da década de 70, quando a influência inglesa predomina nos projetos de melhoramento da navegação de cabotagem.

desta campanha foi à publicação, pelo Depôt de la Marine, de uma Carta Geral da Costa, com 14 cartas particulares e do Roteiro “Lê pilote du Brésil”. O Capitão-de-Mar-e-Guerra, Albine Reine de Roussin, compilou as melhores cartas portuguesas e sondou os rios e mares da costa brasileira. Rossin esteve em Pernambuco e se valeu do conhecimento e da experiência dos pilotos e práticos, como observou Evaldo Cabral de Mello. O “barão, almirante francês” descreveu algumas embarcações típicas do litoral nordestino, como as pequenas barcaças, sumacas e constatou o domínio dos barcos menores na navegação da costa pernambucana. Essa missão foi responsável pelo levantamento dos perigos e aperfeiçoou as cartas hidrográficas do ano de 1710, pertencentes ao cosmógrafo português Manoel Pimentel. Foi um marco importante que permitiu a divulgação da mais apurada técnica francesa de hidrografia. Técnica esta que influenciou os inúmeros projetos para melhoramento do porto do Recife e da navegação de seus rios, a partir de 1819. Mas, não foi só no plano das técnicas hidrográficas que a missão influenciou os projetos hidráulicos. Novas embarcações proliferavam no porto do Recife, como os vapores e a vinda de engenheiros e técnicos franceses.

Essa “cultura tecnológica” teve repercussões concretas na cidade do Recife na década de 30 através da vinda de engenheiros. O regulamento de 10 de agosto de 1835 estabeleceu, provisoriamente, a Repartição de Obras Públicas, como a responsável pela contratação desses profissionais. Este órgão compunha-se de duas secções distintas, quase independentes: a Administração Fiscal e a Direção e Inspeção das Obras. A primeira secção tinha por atribuição a direção e inspeção das obras arrematadas e administradas, além da declaração dos seus vencimentos. A segunda era responsável pela projeção e execução das obras. As pessoas responsáveis por este setor eram do gabinete topográfico, em geral engenheiros estrangeiros.

Para exercer a função de inspeção no gabinete topográfico ou em qualquer órgão de obras públicas exigia-se o preparo técnico. As manifestações de descontentamentos, quanto à falta de preparo técnico nesse setor, se expressavam nos relatórios do Presidente da Província, Sr. Francisco do Rego Barros: “(...)’achão *todavia impossibilitadas de desempenhar, não digo cabal, mas satisfatoriamente por falta dos necessarios conhecimentos, e até por não os poderem adquerir na Província, o que mostra a urgente necessidade de ser remediada quanto antes semelhante falta*”.<sup>64</sup>

---

<sup>64</sup> Provincial Reports: Pernambuco. Microfilme (Chicago, EUA): Relatório que á Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da Sessão ordinária de 1838, Snr. Francisco do Rego Barros, 1838. Obras Públicas, p. 35.

A partir da criação dessa frágil repartição, a fiscalização da operação do transporte fluvial nos rios e mares, além de obras de melhoramentos dos portos e cais começavam a atuar mais fortemente. Um ofício da Presidência da Província em 5 de abril de 1835, dirigido a Câmara Municipal do Recife, revela a preocupação com a operação das canoas próximas a ponte da Boa Vista, centro da cidade, alegando que:

*“em conformidade e oficiado ao inspector de obras públicas”*: *“Acabo de receber o officio de abril de 3 do corrente, pedindo providência sobre as canôas que forem de encontro a ponte da Boavista por causa das enchentes do Capibaribe, e em conformidade sendo officiado ao inspector das obras publicas. Deos guarde a V.s. Palácio do gov. de Pernambuco 5 de julho de 1835”*.<sup>65</sup>

É importante salientar a importância desses técnicos ou inspetores de obras públicas, dando seu aval em questões relacionadas à operação dos barcos, como é o caso relativo às enchentes do rio Capibaribe descrito no documento. Alguns documentos da Assembléia Legislativa revelam contratos com engenheiros belgas e franceses, como o do belga Van Ledde, contratado no dia 07 de maio de 1836 para obras de melhoramento no porto do Recife. Com esses engenheiros e técnicos as obras incorporavam teor científico, concentradas por numerosos projetos hídricos para melhorar a navegação de cabotagem. Os serviços de abastecimento e transporte de água na cidade do Recife tomavam um caráter empresarial e/ou técnico com a contratação da companhia de abastecimento d'água do Beberibe em 1837.

No ano seguinte, o Presidente da Província, estabelecia a Lei Provincial nº. 53 de 18 de abril de 1838, permitindo a contratação de novos engenheiros estrangeiros para introduzir técnicas de melhoramento da navegação costeira, como a sondagem e a dragagem nos rios e porto do Recife. Essas técnicas compunham, ainda, melhoramentos da embocadura dos rios e reformas na infra-estrutura do porto. As reformas consistiam nas construções e aparelhamentos de cais, construídos em escadarias de pedras. Essas reformas e técnicas hidrográficas impulsionavam o movimento do porto, facilitando, também, a vinda do primeiro barco a vapor em 8 de fevereiro de 1839, revelando a importância dada à navegação de vapores e de novos barcos na cabotagem.<sup>66</sup>

---

<sup>65</sup> Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (Recife): “Officio da Presidência a Camara Municipal do Recife”, 1833-1835.

<sup>66</sup> Ver Estudos sobre melhoramentos do porto de Pernambuco: *“Estudos mais ou menos completos teem sido feitos desde 1819 (...)”* É importante lembrar que projetos *“mais ou menos”* completos começavam a ser realizados com a vinda da primeira missão hidrográfica francesa em 1819. A influência da escola francesa nos projetos de melhoramento do terminal marítimo e de projetos hidráulicos era, tão grande, que seus representantes estão sempre presentes na documentação da



(a)



(b)

**Figura 4.I (a) – Barco a Vapor**

Barco a vapor no Litoral do Rio de Janeiro, 1858

Fonte: [www.klickeeducacao.com.br](http://www.klickeeducacao.com.br)

**Figura 4.I (b) – Cais do Ramos**

Cais do Ramos na freguesia de Santo Antônio, destaque dado ao barco a vapor, século XIX

Fonte: Álbum de Pernambuco

**O porto do Recife assistiu a no euforia nos jornais da época. O escritor Mario Sette afirma que os comentários na cidade evidenciavam o entusiasmo e interesse da população que se dirigiam à nova tecnologia dos mares: “Uma realidade maravilhosa a de ir-se do Recife à côrte em oito dias tão sòmente, sem estorvos de vento contrário”, acrescenta Sette (1978: 67). Em abril do mesmo ano, surgiam outros barcos a vapor e no fim de outubro a província encomendava de Liverpool, a “barca de vapor pernambucana”, trazida pelo capitão Francisco Coob.**

**A grande voga dos vapores mudou o ritmo do povo do Recife. O movimento do porto registrava a entrada de várias embarcações daquele tipo, a partir da década de 40. A euforia chegava a tanto que a palavra “vapor” incorporava outros sentidos. “tudo a vapor. Leis que**

---

Assembléia legislativa de Pernambuco e nos relatórios dos engenheiros. Dentre os representantes franceses, Boyer, Wauthier, Founié. Micellane, projecto de melhoramento do porto de Pernambuco organizado pelo Bacharel José Tiburcio Pereira de Magalhães capitão do corpo de engenheiros, 1869. Sem paginação. Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano.

***se fazem, publicam e desaparecem. Repartições que se criam, mudam-se, trocam de nomes, desaparecem (...)***”, como descreve *O carapuceiro*, jornal da época (Sette, 1978: 68). A generalização semântica era tanta que se falava em pequenas embarcações movidas a vapor ao invés de barcas, como esclarece Mario Sette: *“paquetes de vapor”*. Mas, esse entusiasmo todo em torno da barca esmoreceu devido aos altos preços das passagens. O acesso ao barco, ainda, era bastante restrito, tendo pouco impacto na operação dos pequenos barcos. Entretanto, outro acontecimento mudava o aspecto do cenário marítimo do Recife - a **chegada da segunda missão francesa.**

A segunda missão foi realizada em 1842 no brigue “Boulonnaise”, sob o comando do Capitão-de-Corveta Tardy de Montravel. A partir dessa segunda missão estava levantada e cartografada toda a costa do Brasil. Contudo, esses trabalhos à medida que influenciavam na formação técnica dos engenheiros, traziam novamente embarcações estrangeiras para o litoral nordestino. Os vapores franceses e ingleses foram infiltrando-se com mais vigor no circuito marítimo da pequena e grande cabotagem pernambucana. A operação dos barcos tomava novo ritmo ao som do motor a vapor. Essa influência na pequena e grande cabotagem criava mudanças na navegação fluvial nativa nos rios e mares. Essa transformação foi sentida, a medida, que as barcas foram modificando elementos da operação na cabotagem. Era o principal barco, junto com os variados tipos de canoas, que faziam a união fundamental entre os rios e os mares do Recife.

A presença de vapores franceses e ingleses permitiu estímulos para a criação da Companhia Pernambucana de Navegação. O desejo de desenvolver a navegação de cabotagem, libertando-a dos pequenos barcos era um anseio que poderia tornar-se concreto. Desse entusiasmo em torno do melhoramento da navegação do litoral pernambucano, aprovou-se o estatuto e estabelecimento da empresa em 1853: *“Estabeleceu-se em 1853 Escripório: rua do cães da Companhia Pernambucana, n12. Recife”*.<sup>67</sup> Inicialmente, a Companhia utilizou boa parte da frota naval nativa da região. Na pequena cabotagem permanecia a prevalência dos pequenos barcos, como mostra o relatório da Companhia Pernambucana de Navegação em 1853: *“tipos de embarcação (para pequena cabotagem): Paquetes, Barca, Alvarenga, lanchas, canoas”*.<sup>68</sup> Logo

---

<sup>67</sup> Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (Recife): “Relatorio appresentado á Assembléa Geral dos accionistas da Companhia Pernambucana de Navegação Costeira a Vapor pelo Gerente. F. Ferreira .Borges em 25 de janeiro de 1864. Pernambuco, typographia de Manuel Figueira de Faria & filho, 1864, p. 4.

<sup>68</sup> Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (Recife): “Relatorio appresentado á Assembléa Geral dos accionistas da Companhia Pernambucana de Navegação Costeira a Vapor pelo

depois, o mesmo relatório destaca a operação de novos barcos na pequena cabotagem da costa, acrescentando o crescimento de vapores.

Esse crescimento dos barcos a vapor gerou um grande impacto na operação das nativas canoas, barcaças e jangadas. Os pequenos barcos fluviais, circulando a vela e a vara, em certos trechos do litoral recortado, foram sendo colocados à prova de suas limitações. Ao passo de se verificar, a partir de meados do século, outros barcos que realizavam cabotagem, anunciando seus serviços de transporte de gente e mercadorias. Na época, barcos estrangeiros publicavam seu roteiro de viagens pelo litoral nordestino nas páginas do Diário de Pernambuco reservadas ao movimento do porto.

Os patachos, brigues-escunas, polacas, vapores fincaram domínios no litoral pernambucano. Mesmo de passagem pelo litoral nordestino, essas embarcações ofereciam serviços de transporte pela costa, inviabilizando elementos da operação dos pequenos barcos. A canoa que marcava presença fundamental na cabotagem da costa, variando desde pequenas às grandes embarcações de embono que chegavam a 14 metros de comprimento, desaparece aos poucos do litoral. As águas dos rios desenlaçavam-se, pouco a pouco, dos mares. Os primeiros barcos a desaparecerem dos percursos marítimos foram as grandes canoas da cidade. Este fato repercutiu na operação do transporte fluvial, pois aos poucos se rompiam caminhos que definiam elementos da operação dos barcos fluviais no Recife.

**O aumento do trabalho livre e/ou emprego da força do trabalho dos “escravos marinheiros”, uma categoria que crescia a partir da década de 40 nas grandes embarcações, revelava outro aspecto das conseqüências dessas transformações trazidas pela marcha do vapor.**

**Trabalhadores livres ou, também, chamados “pessoal técnico”, dividiam tarefas com escravos e marinheiros libertos para composição da frota de grandes transatlânticos. É provável que vapores e novas embarcações estrangeiras e brasileiras com grande demanda de escravos marinheiros, consumissem grande parte do comércio de marujos vendidos ou alugados. Esse comércio consistia no tráfico ilegal de escravos da África para o Brasil que alimentava as necessidades da composição da tripulação das embarcações estrangeiras e brasileiras na grande cabotagem. O tráfico ilegal, ainda, supria as trocas do comércio interprovincial.<sup>69</sup>**

---

Gerente. F. Ferreira .Borges em 25 de janeiro de 1864. Pernambuco, typographia de Manuel Figueira de Faria & filho, 1864, p. 4.

<sup>69</sup> O período da proibição do tráfico compreendeu os anos de 1831-1850, durante este período cresce o comércio de escravos entre as províncias brasileiras. Ver “*Tráfico Ilegal*” de escravos em Pernambuco,

Segundo relatório do presidente da província no ano de 1857, o pessoal empregado na operação do transporte do fluvial contava, em fins da década de 50, com: “(...) 1,115 indivíduos 1,013 livres, e 102 escravos, contando entre os primeiros os que se ocupam também da pesca”.<sup>70</sup> Porém, deve-se dar devidos descontos aos dados do relatório oficial do governo, pois se admitia que o número de escravos jamais poderia ser registrado corretamente: “só em muitos poucos vem extremado o que he trabalhador livre de escravo”.<sup>71</sup> A cautela na amostragem de números entre proprietários e instituições dificultava uma estimativa segura, embora a introdução do trabalho livre já fosse fato, principalmente, no transporte das canoas e jangadas de pesca.<sup>72</sup>

O relatório citado no parágrafo anterior aponta, também, o material empregado que “consta de 189 barçaças, 159 jangadas, canoas, das quaes 296 são denomindas de carreira, e não tem vela (...)”.<sup>73</sup> Canoas de “carreira” restringiam-se aos rios, em fins da década de 50 e início de 60, como pode ser constatado no Diário de Pernambuco de 1855-1861. As canoas á vela, predominante no litoral, desapareciam.

É importante ressaltar que influência estrangeira sempre existiu na cabotagem pernambucana. O que se deve reforçar é o fato da infiltração da cultura naval estrangeira, principalmente, francesa – mas, também inglesa - definiu o momento das mudanças nos elementos da operação dos pequenos barcos no litoral e rios do Recife.

### **A década de 60 fincou definitivamente o domínio dos barcos estrangeiros no litoral pernambucano. Em 4 de janeiro de 1862, a**

---

onde é destacado que “depois de 1831, entraram em Pernambuco mais escravos do que foi de fato registrado, ou mesmo imaginado, pelos ingleses” (Carvalho, 1998: 135).

<sup>70</sup> Provincial Reports: Pernambuco. Microfilme (Chicago EUA): Relatório que á Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1857 o Exm. Sr. Conselheiro Sergio Texeira de Macedo, presidente da mesma província. Recife, typ. M.F. de Faria, 1857. Provincial Reports: Pernambuco. 671, p. 34.

<sup>71</sup> O próprio documento descreve a dificuldade encontrada em dados oficiais do governo publicados em 1857 nos “*mappas*” sobre força de trabalho. Provincial Reports: Pernambuco. Microfilme (Chicago EUA): Relatório que á Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1857 o Exm. Sr. Conselheiro Sergio Texeira de Macedo, presidente da mesma província. Recife, typ. M.F. de Faria, 1857. Provincial Reports: Pernambuco, p. 673, p. 75. Falar de números de escravos nos períodos de proibição do tráfico negreiro (1831-1850) não é seguro. Os relatórios dos presidentes das províncias e demais documentos oficiais podem traduzir alguns dados estatísticos dos trabalhadores escravos e livres, todavia representam uma estatística passível de questionamento. A pesquisa de dados estatísticos mereceria um manuseio maior na quantidade de documentos e amplo na investigação de naturezas diversas de documentação. Por essa razão, a preferência está em destacar dados qualitativos ao invés de quantitativos, destacando características da força de trabalho.

<sup>72</sup> Entre os anos de 1854 e 1859, os pescadores pernambucanos eram negros livres, a maioria, perfazendo 67% a 81% do total de pescadores. Silva, Geraldo, 2001. Pág. 83.

<sup>73</sup> Provincial Reports: Pernambuco. Microfilme (Chicago EUA): Relatório que á Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1857 o Exm. Sr. Conselheiro Sergio Texeira de Macedo, presidente da mesma província. Recife, typ. M.F. de Faria, 1857. Provincial Reports: Pernambuco. 671, p. 34.



**“Real Companhia de Paquetes a Vapor inglesa” instalava-se no porto do Recife, fornecendo navios ingleses, como descreve um conjunto de petições da Assembléia Legislativa de Pernambuco: “Snrs Kidow Raymond maiores fornecedores de navios ingleses, neste porto, e dos que demandão este porto p<sup>a</sup>. refrescar”.<sup>74</sup> A influência dos vapores tornou-se tão comum no cotidiano da cidade que o Diário de Pernambuco publicava anúncios do comércio a varejo da seguinte forma: “Loja do Vapor. grande e variado sortimento de calçado francez, roupa feita, miudezas finas e perfumarias, tudo por menos do que outras partes: na Loja do vapor na rua Nova. N. 7”.<sup>75</sup> Os jornais pouco informavam sobre canoas à vela ou barcaças.**

**Porém, o transporte não desaparecia como um todo, apenas elementos da operação dos barcos vão desaparecendo, pelo menos, na cabotagem da costa. As grandes canoas de barra á fora ou canoas á vela não eram mais anunciadas na década de 60. São as primeiras a desaparecer. Evaldo Cabral, porém, alega que os primeiros tipos a desaparecer são as canoas d`água, a partir de meados do oitocentos, o que não seria alusivo afirmar. O correto seria dizer que comercialização do líquido aos poucos foi desaparecendo, já que o transporte da água nas canoas não findou em fins da década de 50. E, é provável que o problema foi se prolongando até o início da década de 60, como será visto a seguir.**

### Canoas

A partir da década de 30, a operação das canoas relacionada aos percursos nos rios e nos mares e o transporte d`água passaram a ser modificados. Os caminhos marítimos, tráfego dessas embarcações na pequena cabotagem, foram os primeiros a serem dinamizados com a introdução de novos cais para abrigar barcos maiores. As pequenas canoas limitavam-se aos trechos dos rios, iniciando-se daí, a desarticulação direta entre os caminhos marítimos e fluviais. A ausência das canoas à vela e das grandes de até 14 metros, anunciadas pelos jornais da época, representava o golpe crucial na operação do transporte fluvial nos mares. Enquanto nos rios os pequenos barcos encontravam espaço no cenário da cidade, nos mares os barcos a vapor e outras embarcações estrangeiras dominavam. Sendo expulsas aos poucos dos percursos do litoral, as canoas se reservavam aos caminhos fluviais, onde foi possível constatar a construção de vários cais com grandes escadarias construídas ao longo dos rios Capibaribe e Beberibe.

---

<sup>74</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Conjunto de Petições. Caixa – 129.

<sup>75</sup> Diário de Pernambuco (Recife), quinta feira, 4 de outubro de 1860. Anno XXXVI, n. 230, p. 7.

**A proeminência das escadarias de pedras sobre os rios marcava um período de proliferação das obras de arrematações na cidade. As obras arrematadas, maioria por particulares, estorvavam a operação do transporte fluvial. A construção de escadarias sobressaindo-se sobre as margens provocava a alteração das correntes. As canoas ao aproximar-se das escadarias de pedra, atrapalhavam-se, necessitando da força do remo ou de outra vara para desviar-se das correntes. Provavelmente, esses transtornos operacionais forçavam as canoas de carreira subirem o rio com auxílio de outra vara. Com as alterações das correntes em certos trechos de cais, duas varas tornaram-se indispensáveis a todo tempo, como atestam vários artigos das posturas municipais, passando a exigir de cada canoeiro uma vara de reserva, além daquela para tanger as embarcações: *“Os canoeiros de canoas de carreira trarão huma vara de reserva, além da que faz tanger a canoa: pena de dous mil reis de multa”*.<sup>76</sup>**

**Evaldo Cabral de Mello (1978: 85), citando as palavras do engenheiro Moraes Âncora, destaca as conseqüências das construções dos cais na margem esquerda do rio Capibaribe, no arrabalde da Madalena: *“Se constroem escadas sobressaindo à face exterior do mesmo cais”*, acrescentando, ainda, o prejuízo para a operação do transporte fluvial *“por alterar a direção das correntes”*. Esse fato estendia-se por todas as margens dos rios, inclusive no curso baixo do Beberibe, já tão prejudicado pela construção do Açude do Varadouro. Somando-se ao fenômeno das arrematações de construção dos cais, a operação das canoas, ainda, sofriam com as construções clandestinas de currais para pescaria e troncos de particulares que reservavam os canais fluviais. Esses currais de pescas, abusos antigos cometidos pela população, prejudicavam os portos, atulhavam as barras e canais fluviais. Além disso, os troncos bloqueavam as margens dos rios, impedindo a navegação das canoas.**

Outro fator que alterou em parte a atuação das canoas nos mares e rios do Recife, foi a instalação da Companhia do Beberibe em 14 de junho de 1837. Ao lançar seu estatuto no ano seguinte, ficava estabelecido o monopólio da empresa em relação ao abastecimento e transporte do líquido. A exclusividade pelo abastecimento e transporte da água estava citada na lei na forma do artigo 2.: *“que, depois de entrar a companhia no gozo do privilegio exclusivo, será obrigada a fornecer sem a mais pequena*

---

<sup>76</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): “Este Livro há de servir para nelle se registrar as Posturas das camaras Municipal desta Província: tendo no fim termo de encerramento. Secretaria da Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco 1º. De abril de 1835. Laurentino Antonio Mirº. de Carvº. 1º. secretrº. D’ assemblea Provª. Posturas Municipais. 1840. N.6’’. A Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco sob proposta da câmara Municipal da cidade de Olinda. Decreta as seguintes posturas, p. 17.

*interrupção, e com promptidão e abundância toda agua, que for precisa para o consumo, sob pena de ser fornecida á sua custa, pelos meios, que o governo julgar mais conveniente*".<sup>77</sup> Porém, a sua atuação pode ser caracterizada em dois momentos. No primeiro momento, a companhia proibiu a circulação de barcos de particulares que transportassem a água.

Sobe pena de pagar uma multa igual ao dobro do valor da água, estava proibida a venda clandestina da substância em canoas ou lanchas de particulares, conforme o artigo 2º, terceiro parágrafo do contrato da Companhia de Beberibe celebrado com a presidência da província: *"que, depois de principiado o privilegio, ninguem mais poderá vender água ao povo, sob pena de pagar á Companhia uma multa igual ao dobro do valor da água, que trazer a canoa, ou lancha, podendo porem as embarcações manda-la á própria fonte com lanchas tripoladas por marinheiros"*.<sup>78</sup> É provável que barcos da companhia operassem junto às canoas de água de particulares para exercer o domínio do transporte do líquido, pois negros canoeiros disputavam lado a lado o comércio da água com *"escravos marinheiros"* operadores das lanchas.

No segundo momento, a empresa se comprometeu em modificar a operação do transporte das canoas d'água, com a instalação de alguns chafarizes nas principais freguesias. Porém, a Companhia não alcançou nem as principais metas estabelecidas em seu estatuto – instalação de chafarizes nas freguesias centrais da cidade, incluindo Santo Amaro. A distribuição da água potável para a cidade do Recife, extraída do rio Beberibe, seria realizada por 13 chafarizes instalados nos três bairros centrais da cidade. Muitos deles nem foram construídos, como um chafariz reclamado no ano de 1857, na povoação de Santo Amaro, expresso numa petição dos moradores do lugar, incluso os abaixo assinados de alguns proprietários, e todos os habitantes da povoação de Santo Amaro:

*"(...) Os supp.tes Ex.mos senr.s julgão dispensados de demonstrar a necessidade de de medida que reclamão, porque ella é de notoriedade publica e tanto assim que a collocação de um chafariz na povoação de S.to amaro como povoação*

---

<sup>77</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Conjunto de Petições. Contrato com Companhia do Beberibe, 1837-1838. CX.01 PTC-1833 a 1836.

<sup>78</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Conjunto de Petições. Contrato com a Companhia do Beberibe, 1837-1838. CX.01 PTC – 1833 a 1836.

*intermedia, foi uma das obrigações, que aquella companhia se impoz em seu contracto, com o governo d`esta provincia de 11 de dezembro de 1838”.*<sup>79</sup>

Os serviços da companhia estão registrados nos contratos, mas grande parte não é cumprida. As inúmeras petições da Assembléia legislativa registram reclamações de moradores das freguesias centrais da cidade. Mesmo no bairro do Recife e outras localidades, a construção de alguns chafarizes foram suprimidos: “*E com quanto pello contracto additivo de 31 de Março de 1841, autorizado pela lei provincial nº 87 de 6 de maio de 1840 fosse alterada a classificação de alguns chafarises, e suprimidos=os do pilar, do meio do aterro de Affogados, e o da rua de N. Sr<sup>a</sup> do Terço(...)*”.<sup>80</sup> O problema de abastecimento da água na cidade do Recife prolongou-se durante muito tempo. É preciso, porém, que o historiador esteja disposto a confrontar diferentes tipos de fontes. Muitos projetos de abastecimento d` água foram elaborados por engenheiros estrangeiros, entretanto a maioria não saía do papel como alegam as petições da Assembléia legislativa de Pernambuco.<sup>81</sup>

A ineficiência desses projetos permitiu a resistência da operação clandestina do líquido transportado pelos barcos. Ao confrontar o estatuto da companhia do Beberibe com petições dos moradores da freguesia de Santo Amaro no ano de 1857, pode-se verificar a resistência da operação dessas canoas nos rios da cidade:

*“Os abaixo assignados alguns proprietarios, e todos habitantes da povoação de Santo Amaro, impellidos pela mais vital das necessidades humanas, condenados a beber não água, mas hum liquido lodoso, salobro, e infeccionado de matérias e immundicias inerentes a canoas de particulares, que a arbitrio d`estes, e por circunstancias dependentes de marés, conductores. Só ali chegão tardiamente, e quando muito lhes parece com esse elemento insalubre da vida, por hum preço duplo, endereçarão á Companhia de Beberibe uma representação firmada por*

---

<sup>79</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Conjunto de Petições. Abastecimento de água, administração Municipal. CX. 120, 1840-1860.

<sup>80</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Conjunto de Petições. CX. 128p. “*Apresentado Em 30 de Abril de 1857 Ill.mos e Ex.mos senr.s Á C. de obras publicas*”.

<sup>81</sup> Os compromissos da companhia celebrados com a presidência não foram cumpridos, quando os confrontamos com as petições da Assembléia Legislativa. Esse tipo de documentação reúne muitas reclamações sobre o abastecimento d`água realizado pela Companhia, inclusive subversões relacionadas ao transporte fluvial.

*grande numero d'assignaturas, em que expondo a necessidade de um chafariz n'aquellê lugar, pedião encarecidamente a sua collocação ali (...)*"<sup>82</sup>

O historiador Luis Geraldo Silva (2001: 151), baseando-se nos estudos de Evaldo Cabral de Mello, refere-se à decadência da operação do transporte fluvial, acreditando ter ocorrido em meados do século XIX, apontando como a primeira causa, a criação da Companhia: “*Em primeiro lugar, em decorrência da fundação, em 1846, da companhia de Beberibe, que tinha a função de prover o abastecimento d'água duas cidades de Olinda e do Recife. As canoas d'água e seus condutores passam a ter seus dias contados: data da década de 40, portanto, o paulatino desaparecimento daquele tradicional serviço urbano*”.

Entretanto, o “*desaparecimento daquele tradicional serviço urbano*”, como aponta o historiador Geraldo Silva não aconteceu, pelo menos, no período defendido por ele. Na década de 40, ainda, se cobrava o imposto das canoas d'água.<sup>83</sup> Uma petição da Assembléia Legislativa de Pernambuco revela o trato dessa questão enviada por Silvestri Antônio Francisco para a presidência da Província sobre “*o imposto das canoas d'aguas*” em 27 de abril de 1844: “*Ilmº. Sr. Em sessão de hoje, a Camara Municipal desta cidade d'Olinda, passou anomear a V.sª. para administrador do imposto das canoas d'aguas q`. em cherem no Varadouro desta m.ma cidade, cujõ em posto terá principio no dia primeiro de outubro proximo vindouro; e lhe marcou de ordenado mençal a quota de vinte e quatro mil(...)*”<sup>84</sup>,

---

<sup>82</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Conjunto de Petições. CX. 128p. “*Apresentado Em 30 de Abril de 1857 Ill.mos e Ex.mos senr.s Á C. de obras publicas*”.

<sup>83</sup> Muitas canoas do Recife continuavam a buscar água na região do Varadouro em Olinda. O imposto servia para qualquer canoa que varava o local, como destaca o documento. A expressão “*canoas d'aguas que encherem no Varadouro*”, mostra que esse tipo de atividade movimentava um grande número de canoas na década de 40. Essa quantidade considerável de barcos gerava grande renda que incluía donos de escravos, corporações de canoeiros com seus compromissos religiosos e a máquina burocrática da Província. O imposto era destinado ao cofre do município de Olinda que vivia das rendas d'água, já que ironicamente tinha os melhores poços e canais em oposição à encharcada cidade do Recife, imersa nas águas. A estrutura burocrática do imposto d'água tramitava da seguinte forma: O produto das rendas recolhido pelo administrador do imposto das canoas d'água era transformado em pagamentos quinzenais aos cofres da Câmara municipal da cidade, através de um procurador. O mesmo documento vislumbra essa prática comunicando-a ao administrador do imposto: “*(...)que; ficando V.sª e ciente, que o producto do mencionado imposto será entregue de quinze, em quinze dias ao procurador desta Câmara, afim de ser recolhido ao cofre desta Municipalidade. Deos que( guarde ) a V.sª Portantos annos. Cidade d'Olinda 20 e 7 brº de 1843 Illmº. Sr. Amador Antonio da Cunha Administrador do imposto das canoas de águas*”. Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Conjunto de Petições, Caixa 118p. Anexo I do Arquivo da Assembléia Legislativa de Pernambuco.

<sup>84</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Conjunto de Petições. “*A compra de Contas de Canoas*”, CX. 118p, 1844.

A atuação clandestina do líquido continuava a ser transportado por canoas de carreira que ainda se encontravam nos anúncios da década de 60. Muitas canoas de particulares circulavam livremente pelos caminhos dos rios, revelando o precário serviço realizado pela companhia do Beberibe. Com a constatação dos fracos serviços da Companhia do Beberibe e a precariedade das bicas de Olinda e da represa do Varadouro, as canoas d'água continuavam a atuar fortemente em determinados trechos dos rios Capibaribe e Beberibe. Mas, o essencial na mudança do transporte das canoas era o desaparecimento das canoas entre 10 e 14 metros de comprimento. As canoas que se anunciavam eram em menor número e tamanhos inferiores, apresentando em média 5,5 a 6m de comprimento, predominando nos rios. Assim, as canoas dominando por completo os caminhos dos rios, continuaram a exercer suas atividades além de meados do século XIX.

### **Jangadas**

**A vinda dos barcos a vapor, desde a década de 30, aumentava o empenho das autoridades em reformar o porto do Recife e melhorar a navegação de cabotagem. Contudo, foi a partir de meados do século XIX que começaram as reformas mais concretas. A mais significativa, porém, viria a definir o destino da operação do transporte de açúcar nas jangadas do Recife – a obstrução da barreta das jangadas<sup>85</sup> em 1860. A obstrução foi o ato de entulhar a abertura natural dos arrecifes com pedras, com a finalidade de melhorar a navegação na cabotagem da costa. Era na barreta, onde se interceptavam as sacas de açúcar que seguia para o porto do Recife. Com a obstrução desarticulavam-se os caminhos das águas entre rios e mares realizados pelas jangadas.**

Com a desarticulação do percurso das jangadas, cada vez mais, estrangulavam-se elementos da operação desses barcos na pequena cabotagem. Os caminhos marítimo e fluvial que se articulavam com a barreta das jangadas eram substituídos pela introdução da estrada de ferro “*São Francisco*” que passava a funcionar em 1858, unindo a parte central da cidade do Recife com o sul da província. Estrada esta, que não foi tão eficaz para implementar a cultura do transporte férreo em Pernambuco, como destacou o urbanista Sílvio Zanchetti (1989)<sup>86</sup> A ineficácia da via férrea prova não ter

---

<sup>85</sup> A barreta das jangadas estava localizada a 2.910 metros ao sul do Farol do Picão.

<sup>86</sup> Os “*engenhos centrais*”, assim chamados os mais importantes da produção açucareira de Pernambuco e próximos da cidade, se beneficiaram da estrada de ferro, mas sofriram com os altos encargos da companhia inglesa. Zanchetti, Sílvio Mendes. *O Estado e a Cidade do Recife, 1822-1889*. São Paulo, 1989. Tese (Dourado) - Fausp.

sido o vapor da terra, mas o dos mares que rompeu elementos da operação das embarcações nativas do litoral. Com a conseqüente vinda do barco a vapor, muitos jangadeiros abandonaram a operação de transporte do açúcar para trabalharem como “*catraeiros*” ou, seja, carregadores na cabotagem e no Arsenal da Marinha.<sup>87</sup>

**As reformas no porto do Recife se prolongaram pela década de 60, facilitando a atracação das embarcações a vapor. Desse modo, as jangadas e canoas do alto que atuavam, também, nas barras mais ao sul, como a de Suape, sofreram com a concorrência dos vapores. Uma petição dirigida à Assembléia Legislativa de Pernambuco, representando comerciantes de açúcar da freguesia de Ipojuca que escoavam a produção de seus engenhos centrais por Suape em 24 de abril 1851, destaca a situação da barra que se apresentava obstruída, dificultando o trânsito de canoas que transportavam o açúcar para o porto do Recife:**

***“(...) urgente necessidade que há, d’ aprofundar se, e alargar-se a barra denominada barreta do Suape que dá trânsito e passagem a todas as canoas, que conduzem assucar da referida freguesia pelo rio Ipojuca, e que pela sua estreita e pouca profundidade da defficil sahida e entrada somente nas marés vivas, resultando freqüentes penas e consideravel atraso e damno aos proprietários”.***<sup>88</sup>

Por essa barra era feito o transporte de açúcar ao longo do litoral até o Porto do Recife. Antes de chegar ao Porto às embarcações aportavam na barreta das jangadas para, em seguida, continuar viagem em direção ao porto do Recife. Com a obstrução da barreta das jangadas, a barra de Suape sofria as conseqüências da negligência do governo provincial, como destaca o mesmo documento:

---

<sup>87</sup> Com a vinda das missões francesas hidrográficas, o engenheiro Lowis Vauthier foi contratado pelo governo da Província para construir o Arsenal da Marinha. Durante sua passagem pela cidade do Recife entre os anos de 1840-1846, a obra continuou inacabada. “*Missões Hidrográficas Francesas*”. Embaixada da França no Brasil: <http://www.ambafrance.org.br/abr/comunik/franca-e-brasil.htm>. A referência mais antiga ao edifício do Arsenal da Marinha (concluído em 1855), foi encontrada pelo historiador José Antônio Gonsalves de Mello, no Diário de Pernambuco de 04/12/1857 que descreve: “*Por diversas vezes temos falado nesse edifício, o mais importante da província, quanto ao seu material e ao estado de melhora progressiva que se lhe nota (...)*”.

<sup>88</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Conjunto de Petições. Membros da indústria e comércio. 24 de Abril de 1851. CX. 122p.

*“(...) e da hi vem a indiclinavel necessidade de melhorar a referida barreta, como a única que pode ser aproveitada para a condução do assucar. sendo aquella freguesia uma das que tem mais importantes engenhos, e sendo por conseguinte grande quantidade d`assucar que dali se transporta por dita barreta, é da maior utilidade e do interesse geral dos interesse geral dos habitantes d`aquella freguesia que se fassa o referido concerto que não montará em grande somma (...)”.*<sup>89</sup>

Portanto, desestruturava-se um importante percurso do transporte fluvial nos mares realizado pelas grandes jangadas de açúcar, narradas com tanta ênfase pelo viajante Kidder. Mas, outros barcos da cultura nativa sentiram o impacto do rouco ruído da locomotiva dos mares – as barçaças.

### **Barçaças**

A barçaça não desapareceu por completo da cabotagem, mas foi na década de 60 que elementos de sua operação se modificaram. Evaldo Cabral cita um viajante que se deslocou do Recife a Aracati, Fortaleza. R. da Cunha<sup>90</sup> que tinha publicado no Jornal do Recife entre 25 de junho e 9 de julho de 1859, o relato de sua experiência com “*a deficiente frota de barquinhos*”, ainda, presente na cabotagem pernambucana:

*“Nossa marinha de cabotagem, como todas de tal espécie, é composta de pequenos barquinhos, sem acomodações, fétidos e imundos, tendo o convés empachados por milhares de fardos, que tomando todo espaço de bordo a bordo e quase que proa a popa, torna difícil a manobra, correndo-se o risco de sossobrar, por pouco que o mar seja cavado e sobre vento rijo (...) Os pequenos barcos que se ocupam no comércio da cabotagem navegam sempre mais o menos à vista da costa(...)”* (Mello, 2001: 59).

---

<sup>89</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Conjunto de Petições. Membros da indústria e comércio. 24 de Abril de 1851. Caixa 122P.

<sup>90</sup> Muitos anúncios de jornais eram abertos para diversos avisos, sendo difícil saber mais sobre quem anuncia.



As barcaças sofreram modificações em elementos da operação nos mares, principalmente, na força de trabalho.

Nas barcaças da grande cabotagem seu pessoal diminuía, já, que o número de embarcações estrangeiras dominava esse tipo específico de navegação. “*Na grande cabotagem ocupam-se 3 barcaças, 17 brigues, 1 polaca, 6 patachos, 7 escunas, 1 sumaca e 17 hiates ou lanchas com 6.794 toneladas. calcula-se em 757 contos de reis o valor deste material, em 407:640\$ o produto annual de seus fretes*”.<sup>91</sup> É possível confeccionar um quadro geral dos trabalhadores que se ocupavam nas barcaças e outros barcos da grande cabotagem, na década de 50, baseado no Relatório do Presidente da Província no ano de 1857:

MARINHEIROS NA GRANDE CABOTAGEM	
Nacionais	376
Estrangeiros	220
Escravos	172
total	768

**Tabela 4.I – Marinheiros da Grande Cabotagem**

Embora os nacionais fossem 376, os estrangeiros e escravos perfaziam 392. A quantidade de escravos nas grandes embarcações estrangeiras e nacionais era grande. Não é à toa que por volta de 1855, o visconde de Albuquerque (apud Silva, 2001: 156), senador do Império, afirmava que “*são os estrangeiros e os escravos que fazem a cabotagem*”.<sup>92</sup> É, possível constatar também que o domínio das barcaças é quase nulo diante da presença massiva da frota estrangeira. Aos poucos, o contingente de barcaceiros, formado por escravos marinheiros de aluguel é estrangulado pelas atividades dos grandes barcos do litoral.

Entretanto, o estrangulamento de elementos da operação das barcaças não parecia tão visível na navegação da pequena cabotagem. Só, a partir da década de 60,

---

<sup>91</sup> Provincial Reports: Pernambuco. Microfilme (Chicago, EUA): Relatório que á Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da Sessão ordinária de 1857 o Exm. Sr. Conselheiro Sergio Texeira de Macedo, presidente da mesma Província. Recife, Typ. De M.F. de Faria, 1857, p. 66.

<sup>92</sup> Segundo o historiador Geraldo Silva, a cabotagem que se refere o visconde é a grande e, ainda, os estrangeiros, em sua grande maioria, são portugueses. Porém, documentos primários destacam a presença forte de franceses, ingleses na operação dos barcos de cabotagem.

com a fixação definitiva de companhias estrangeiras, os caminhos marítimos na pequena cabotagem estavam ameaçados por pequenos vapores. O relatório do presidente da Província de 1857 destaca o estabelecimento do vapor de reboque: “o estabelecimento do vapor de reboque tem se mostrado um dos mais bellos presentes que se podia fazer ao nosso commercio”.<sup>93</sup> Acrescenta-se ao fato, também, a questão da obstrução das duas principais barras ou escoadouro de açúcar da região sul da província. Na pequena cabotagem da década de 50, a barça era dominante, empregava “195 barças e 156 canoas de vela. O valor deste material he calculado em 296.400\$, e os fretes em 271.440\$”.<sup>94</sup> Mas, o número de escravos marinheiros era menor na pequena cabotagem. É possível constatar o números dessa frágil navegação, conforme segue o quadro referente ao mesmo ano de 1857:

<b>MARINHEIROS NA PEQUENA CABOTAGEM</b>	
INDIVÍDUOS LIVRES	976
ESCRAVOS	9
TOTAL	985

**Tabela 5.1 – Marinheiros da Pequena Cabotagem**

Esse quadro pode conduzir os leitores a uma interpretação errônea ao mostrar dados de trabalhadores livres. O trabalho livre crescia na grande e pequena cabotagem, mas esse fato não significava a diminuição do número de escravos nos caminhos marítimos. É importante reforçar que, a ocupação de escravos marinheiros nas barças estava sendo absorvida pelas grandes embarcações estrangeiras. O quadro anterior sobre marinheiros na grande cabotagem comparado a tabela acima, mostra o crescimento dos cativos nas grandes embarcações. Portanto, não é o número de escravos que diminuía na operação dos barcos nativos do litoral, mas, sobretudo, o desvio da força de trabalho na

<sup>93</sup> Provincial Reports: Pernambuco. Microfilme (Chicago, EUA): Relatório que á Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da Sessão ordinária de 1857 o Exm. Sr. Conselheiro Sergio Texeira de Macedo, presidente da mesma Província. Recife, Typ. De M.F. de Faria, 1857, 673, p.64.

<sup>94</sup> Provincial Reports: Pernambuco. Microfilme (Chicago, EUA): Relatório que á Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da Sessão ordinária de 1857 o Exm. Sr. Conselheiro Sergio Texeira de Macedo, presidente da mesma Província. Recife, Typ. De M.F. de Faria, 1857, 673, p. 67.

operação desses barcos. Aí, está detectada uma grande mudança na operação das barcaças em fins da década de 50.

## **CONCLUSÃO**

O transporte fluvial dos rios e mares do Recife do oitocentos representava um gênero náutico diversificado. Porém, os elementos de sua operação revelavam, sobretudo, uma cultura nativa naval plural que soube equilibrar as incertezas dos regimes das águas com a irreverência de tipos construtivos. Essa pluralidade refletia fortemente o lugar da operação dos barcos nos rios e mares do Recife. Porém, a artimanha naval pernambucana não soube resistir a “novidade” da técnica trazida pelas missões culturais náuticas e pelo novo ritmo dos barcos a vapor. Essa cultura nativa encontrou seu limite operacional na década de 60, passando a modificar elementos de sua operação nos mares do Recife; ou seja, a locomotiva a vapor dos mares, a medida, que cresce na grande cabotagem, provoca mudanças na pequena cabotagem, anteriormente, dominada pelos pequenos barcos. A partir daí a operação do transporte fluvial nos mares modificava seus elementos. Essa mudança provocou o desatar entre os caminhos fluviais e marítimos, minando a posição que o transporte fluvial ocupava na cabotagem. Fato este que repercutiu claramente na organização de ofício dessas categorias de barcos, dimensão esta, que se encontra descrita no capítulo seguinte.

## **CAPÍTULO II: ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE FLUVIAL: PODERES E HIERARQUIAS**

Esse capítulo trata da organização do transporte fluvial nos rios e mares do Recife dos oitocentos. Para tanto serão apresentados os elementos componentes da organização presentes nas três modalidades de ofício: canoeiro, jangadeiro e barcaceiro. Conforme esses elementos forem vislumbrados, serão determinados dois eixos analíticos: O primeiro, as relações entre poderes relacionados aos ofícios, patronatos e governo provincial (externo e outro interno) e o segundo, as mudanças na organização com a chegada das missões francesas e introdução dos trabalhadores dos barcos a vapor no terminal marítimo e na cabotagem da costa.

### **III - RELAÇÕES EXTERNAS ENTRE PODERES: OFÍCIOS, PATRÕES, AUTORIDADES PROVINCIAIS E ECLESIÁSTICAS**

**Havia regras que sustentavam as relações entre poderes presentes na organização do transporte fluvial, envolvendo o legislativo da província, o eclesiástico, os órgãos públicos, os senhores de engenhos, os proprietários de escravos, incluindo, também, os pretos donos de escravos, os arrematantes dos serviços urbanos e empresas de navegação. Esses poderes eram externos as organizações dos ofícios, atuavam como interventores, legitimando ou corroborando com as regras que regiam internamente: O canoeiro, o jangadeiro e o barcaceiro.**

O poder legislativo aprovava as hierarquias dos canoeiros, dos marujos das barcaças e do ofício de jangadeiro. Tudo passava pelo aval da Assembléia Legislativa de Pernambuco para depois passar a emissão dos cargos das hierarquias ao controle da polícia. A vigilância de cada ofício presente no transporte fluvial ficava a cargo da “*polícia dos portos de embarque*” que fiscalizava as funções dos “*mestres ou donos das embarcações*”. As posturas municipais eram claras ao definir o papel da polícia não, apenas, no controle social das hierarquias dos ofícios, mas da circulação do transporte: “*Titulo 5º. Artigos adicionais. = 1º. Fica desde já proibido a qualquer Mestre ou dono de embarcação, qualquer que seja a sua denominação, o amarrar, ou fazer amarrar, ou dar éspias nos esteios da ponte do Recife: Os contraventores sofrerão a pena de vinte mil reis de multa, e nas reincidências a mesma pena pecuniaria, e mais dez dias de*

*prisão*”.<sup>95</sup> A aprovação das hierarquias e a fiscalização das funções não se restringiam ao legislativo e aos órgãos públicos, estendiam-se, também, as esferas do eclesiástico.

**As autoridades eclesiásticas eram responsáveis pelas normas ou regras relacionadas apenas as hierarquias formadas no seio das irmandades de ofício, embora a aprovação final delas tramitasse pelas sessões da Assembléia Legislativa. As autoridades religiosas se preocupavam com os compromissos instituído por cada associação religiosa ou irmandade de ofício. Esses compromissos descreviam a entrada dos irmãos nos ofícios, além de discriminar os cargos hierárquicos presentes na organização interna. Um estudo recente da historiadora Marina de Mello e Souza (2002: 184) sobre reis negros no Brasil escravista mostra brevemente a importância dos compromissos para manutenção das hierarquias: “(...) *compromisso definia o perfil dos irmãos a serem admitidos, as regras de sua admissão, as maneiras de contribuir para fundos da irmandade, a composição e as formas de escolha da mesa administrativa, as atribuições dos irmãos e dos administradores (...)*”. Nos compromissos estavam discriminados todos os cargos superiores e subalternos das hierarquias de ofício. Os membros eram compostos por negros de várias etnias ou nações<sup>96</sup>, embora recebessem brancos pobres. Mas, a predominância era de negros e escravos que se organizavam conforme etnia ou nações africanas, baseadas em regras e ritos da África centro-ocidental e da religião católica. Essas associações ou irmandades de ofícios eram estimuladas por governo e particulares através de colaborações e ingressos de escravos e negros no rentável negócio do transporte fluvial. “*As irmandades assumiram várias tarefas que deveriam ser da alçada do poder público (...)*” (Boschi apud Souza, 2002: 184). Isso se verificava claramente no transporte fluvial, quando autoridades provinciais e particulares ganhavam lucros em cima das rendas da organização de ofícios.**

**Os donos de escravos faziam questão de fornecer escravos para irmandades de ofício, caso o escravo de ganho exercesse a profissão de canoeiro ou jangadeiro de pescadao. Esses proprietários eram fornecedores diretos da força de trabalho e, muitas vezes, eram donos das embarcações. Sua intervenção na organização dos profissionais irmanados era de fornecedor dos instrumentos de trabalho, participando dos lucros junto ao grupo. Entretanto, existiam donos de**

---

<sup>95</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Livro de Posturas: ~1840~“*A Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco, sob proposta da camara municipal da cidade do Recife: Decreta as seguintes Posturas Adicionais*. Título 5º. Artigos Adicionais, p. 27.

<sup>96</sup> Ver conceitos de Etnia e Nação: Souza, Marina de Mello e. Reis Negros no Brasil Escravista: História da Festa de Coroação de Rei Congo. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002, 387p. Reis, João José. A Morte é uma Festa. Ritos fúnebres e Revolta Popular no Brasil do Século XIX. São Paulo, 1991. Cia das Letras.

**embarcações que exerciam seus mandos diretos, sem ingressarem seus escravos nas associações étnicas e religiosas, mas recebendo cargos de autoridades provinciais para exercer poderes numa hierarquia de bordo. Em geral, essas hierarquias de bordo eram chefiadas por negros livres ou brancos. Diferente das irmandades de ofício, as hierarquias de bordo não precisavam do aval de autoridades religiosas para existir. O dono da embarcação recebia seu título, junto aos seus marujos, além da permissão para navegar, passando pelo aval das autoridades provinciais, como destaca o historiador Geraldo Silva (2001: 172). As hierarquias de bordo eram aprovadas pela Assembléia Legislativa e logo depois, passavam a ser responsabilidade do Arsenal da Marinha.**

**Essas hierarquias, sobretudo, as étnicas e religiosas sofriam intervenções das contratações ou arrematações de serviços particulares. Organizadas, geralmente, em torno de um porto fluvial ou marítimo que pertencia ao governo provincial, serviços, como contrato temporário de um armazém era arrematado em hasta pública. Essa prática colaborava para introdução de trabalhadores livres e escravos alugados, junto aos escravos das associações religiosas. Os serviços dos barcos nativos do lugar, também, eram alugados por empresas de navegação.<sup>97</sup> Alguns serviços de canoeiro, jangadeiros e barcaceiros eram contratados por tempo determinado. A ausência de uma organização central responsável pelos trabalhos fluviais e marítimos permitia a vivência de uma dinâmica muito forte no transporte fluvial que envolvia as intervenções de forças externas nas organizações de ofício. Parafraseando E. P. Thompson, o historiador, Marcus J. M. de Carvalho fala de uma “*economia moral*”<sup>98</sup> ao se referir as trocas permissivas entre as autoridades provinciais e particulares em relação aos ofícios autônomos de escravos urbanos e camadas subalternas. É o que se verificava no transporte fluvial tão claramente, uma economia nativa tolerada pelas autoridades e particulares com objetivo de manter a velha instituição da escravidão tão viva em cada categoria de ofício.**

## Canoeiros

---

<sup>97</sup> Refiro-me ao estatuto de 1854 da Companhia Pernambucana de Navegação existente no Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano. Essa companhia utilizou-se dos trabalhos dos canoeiros, barcaceiros e jangadeiros e dos escravos em geral que trabalhavam na manutenção das atividades portuárias.

<sup>98</sup> O professor Marcus J. M. de Carvalho retoma essa idéia do historiador inglês Thompson reforçada pelo historiador norte americano Genovese que desenvolve a noção de “paternalismo”. Carvalho adverte, porém, que esse paternalismo é “entendido aqui como uma relação, da qual resulta um conjunto de regras de convivência mútua mais ou menos aceitas por senhores e escravos” (Carvalho, 1998. Pág. 323). É importante ressaltar, que essas “regras de convivência mútua” englobavam as hierarquias presentes no transporte fluvial nos rios e mares.

As forças externas a instituição dos canoeiros agregavam autoridades provinciais e religiosas, particulares, tendo a atuação direta e expressiva do patrão do barco e proprietários de escravos, a maioria utilizando-se do ganho na escravidão. Esses escravos de ganho se reuniam em confrarias religiosas relacionadas a um determinado ofício, como é o caso dos canoeiros do Recife. As confrarias de ofício eram, também, denominadas de irmandades religiosas e estavam sob jurisdição das autoridades religiosas e provinciais. O ingresso nessas irmandades de ofício era realizado pelo patrão do barco, que muitas vezes, também era dono do escravo. Marina de Mello e Souza (2002: 199) descreve esse processo, onde os donos de escravos participavam seus escravos no ingresso a instituição: *“Os senhores eram chamados a participar da responsabilidade de seus escravos, o que faziam com freqüência. Isso pode ser visto no compromisso da irmandade (...) Portanto, os senhores deveriam pagar contribuições de seus escravos parciais ou integralmente (...)”*. Essas contribuições eram compensadas pelo trabalho rentável que o ofício de canoeiro garantia para os lucros do proprietário e para a manutenção anual da associação religiosa.

Outro grupo externo de particulares era os arrematantes e empresas de navegação que contratavam serviços dos canoeiros. Como os canoeiros do Recife tinham conexões com grupos de escravos marinheiros, jangadeiros ou homens livres engajados nos ofícios, ficava fácil contratar serviços por meio de arrematações provinciais ou contratos com empresas de navegação. Para empresas de navegação marítima o contrato podia ser feito com o dono do barco e do escravo. Nas arrematações ou vendas de contrato pelo governo provincial, as atividades do porto das canoas podiam ser vendidas para um particular interessado em ampliar seu negócio no local. É importante ressaltar que essa prática das arrematações só existia com a autorização das autoridades províncias. O território do porto cedido para os trabalhos dos negros canoeiros, em geral, pertencia ao governo que podia vender ou arrendar por contrato parte da terra para serviços particulares. Um ofício da Presidência a Câmara Municipal do Recife esclarece que esse tipo de prática tinha que passar pela autorização da Assembléia Legislativa de Pernambuco:

*“Accessando a recepção do officio, que Vmces. me dirigirão em data de 6 de corrente e no qual pedem ver por mim interinamente authorisados para contratarem a compra do telheiro da rua da guia, que faz entrada para o embarque do Porto das Canoas, visto não achar-se reunida a Assembleia*

*Legislativa Provincial, á quem compete das taes autorisações; cumpre-me responder-lhes, que não julgo conveniente acceder para obra ao que Vmces pedem, não só por não terem declarado para maior esclarecimento a importância, que se exige pelo mencionado telheiro, como muito principalmente por não me parecer urgente a sua compra e estar próxima a abertura da referida Assembleia Provincial.*

*Deus guarde a Vmces. Palácio do governo de Pernambuco em 18 de Dezembro de 1838*

*Francisco do Rego Barros”.*<sup>99</sup>

O papel essencial das autoridades eclesiásticas e provinciais era a aprovação do compromisso que iria reger a irmandade. A primeira aprovava, reformulando e confirmando os compromissos da irmandade dos canoieiros, mas a permissão final era das autoridades provinciais.<sup>100</sup> Depois de aprovado, começava o processo de eleição no interior da irmandade de ofício. Essas eleições eram reconhecidas pelo juiz de paz da irmandade que autorizava os cargos e patentes militares eleitos na confraria. O próprio juiz de direito confirmava a eleição desses cargos, como destaca Marcus J. M. de Carvalho (1998: 60): “*Em 1848, quando houve uma disputa entre dois candidatos um juiz de direito confirmaria a eleição (...)*”. Emissões dos títulos e vigilância desses cargos ficavam nas mãos da polícia que se responsabilizava pelo controle social dos negros.

Independente da condição do escravo ou liberto havia graus de hierarquia a serem respeitados na organização dos canoieiros. A cultura dos negros se sobrepunha a condição do escravo, embora compartilhasse de coincidências da estrutura escravista, principalmente, nas regras de punição. A característica essencial dos canoieiros que diferenciava da organização de outros barcos era que seus instrumentos e alguns

---

<sup>99</sup> Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (Recife): “*Officio da Presidência da Província a Camara Municipl do Recife*”, 1836-1839.

<sup>100</sup> Com a independência do País e a criação do tribunal de Apelação Civil nas cidades e, principalmente, o advento do Segundo Reinado, as autoridades religiosas perdem seu poder nas próprias decisões internas. Um conjunto de órgãos é criado nas províncias para vincular decisões religiosas ao poder do Estado. “*A divisão Eclesiástica colocava autoridades eclesiásticas sob a jurisdição do governo em todos os assuntos referentes à administração secular da Igreja, os quais incluíam apelos (...)* Em assuntos de administração secular, longe da separação entre as autoridades civis e eclesiásticas, o que em fato existia era a subordinação destas à autoridade civil”. Garner, Lydia M. Justiça Administrativa no Brasil do Segundo Reinado, 1842-1889. Southweste Texas State University, XX international Congress Latin American Studies Association Guadalajara, México, 1997, p. 9.



elementos operacionais estavam diretamente ligados a uma determinada manifestação cultural dos negros. Era, fundamentalmente, uma hierarquia étnica e religiosa, predominantemente simbólica. Os instrumentos do trabalho do canoeiro eram importantes símbolos de afirmação de sua hierarquia cultural. A canoa, a vara e próprio percurso fluvial serviam como uma extensão da manutenção de costumes tribais intrínsecos a essa comunidade náutica. Qualidades de convivência social, como a reverência do subordinado a um superior, estavam expressas na quantidade de varadas na água. Na organização dos canoeiros, o artefato de trabalho, além de símbolo diretamente expressivo de uma estrutura hierárquica compactuavam da linguagem particular desse grupo social que será abordado posteriormente com mais detalhes. Semelhante aos canoeiros, embora com suas especificidades próprias, os jangadeiros detinham uma complexa estrutura entre os poderes externos que veremos a seguir.

### **Jangadeiros**

**Os poderes externos que compactuavam diretamente com a organização do ofício de jangadeiro, correspondiam aos donos de currais de pescarias, proprietários de jangadas e de escravos. Os donos de currais eram, em geral, proprietários de engenhos e detinham a propriedade da jangada e do escravo. Esses senhores de engenho possuíam sítios de coqueiros de centenas de hectares articulados em suas propriedades ou canaviais de baixadas, conseguindo se estender até a orla marítima, como destaca o historiador Geraldo Silva (2001: 102). Assim o proprietário, fazia o controle das embarcações e dos instrumentos da pesca.**

**A pesca era uma atividade que gerava grande rentabilidade, destaca o mesmo historiador ao referir-se monetarização da renda do curral no século XIX. As rendas, através da posse dos currais e coqueirais pelos proprietários, permitiam o acesso e a dominação das comunidades marítimas. Os proprietários de terras próximas às praias costumavam, também, arrendar os sítios onde morava uma comunidade de pescadores. Os pescadores pagavam uma quantia, “*á título de foro, a seus proprietários*”, alega o historiador Luiz Geraldo Silva (2001:109).**

Além do domínio dos donos de currais sob grupos de jangadeiros, havia o controle exercido pelas esferas governamentais. Esse controle recaía nos currais abertos em rios e mares. As autoridades provinciais estabeleciam o controle desses, como atestam as posturas da Câmara Municipal do Recife:

*“A ninguém he permitido levantar curraes de pescarias nos rios e costas do Município, assim de raso, como de fundo, sem que primeiramente obtenha licença da Câmara Municipal, que a dará sempre mandando que sejam levantadas, sob a inspeção do fiscal respectivo, que deverá designar o lugar e sua direcção, de modo que nunca prejudiquem a navegação; e a ninguém he permitido continuar no uso dos mencionados curraes, sem que annualmente solicite da Camara Municipal a respectiva licença. Os infractores das presentes disposições incorrerão na multa de cinco mil reis, sendo no primeiro caso desmanchados os curraes a sua custa, verificando-se que elles por qualquer modo prejudicão a navegação”.*<sup>101</sup>

Mas, as intervenções das autoridades provinciais não se limitavam aos jangadeiros da pesca, também, eram freqüentes nos jangadeiros de carga que operavam no terminal marítimo e nas costas pernambucanas. As posturas municipais são bem enfáticas ao mostrar que o jangadeiro da costa deveria estar atento na salvaguarda das embarcações que se aproximavam do porto do Recife: *“Art.23º. Os jangadeiros da costa logo que virem em perigo nos baixos desta cidade, alguma embarcação a irão socorrer, e ajudar a salvar do perigo: sob pena de trinta mil reis de multa, e oito dias de prisão; ficando-lhes o direito salvo de póderem haver o pagamento de seu trabalho.”*<sup>102</sup> Esses serviços tão reclamados nas posturas municipais obrigavam aos jangadeiros a salvaguardar os barcos que poderiam sofrer um eminente naufrágio. Era obrigação de todo jangadeiro ser uma espécie de guardião dos mares do Recife. Caso fosse subvertida tal postura, o jangadeiro poderia sofrer além das sanções de multas, a apreensão da embarcação. Talvez, somente dessa maneira, pode-se avaliar algumas regulamentações diretamente relacionada ao jangadeiro.

Durante o século XIX, alguns jangadeiros do nordeste tentavam formar associações que iriam ser chefiadas por cabos, como surgiram tentativas em outras

---

<sup>101</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Livro das posturas da Câmara Municipal. N. 30. *“Posturas da Câmara Munipal da cidade do – Recife- Assembleia Legislativa Provincial de Pernam-/buço sob proposta da Câmara Municipal/ da cidade do Recife. Decreta as seguintes Posturas. Título 7, p. 73–74.*

províncias da região, o que pareceu tão logo fadadas a desaparecer. Mas, a ausência de *associações de jangadas* criadas com a finalidade de maior controle sobre as atividades dos jangadeiros, jamais afetou a operação e a organização dessas embarcações no litoral nordestino. No Recife, jangadeiros e canoieiros dividiam a atividade de pesca, permitindo a criação de grupos de pescadores e suas respectivas irmandades religiosas, como a de São José do Ribamar na freguesia de São José.<sup>103</sup> Hierarquias étnicas e religiosas, tão marcantes na organização dos canoieiros, também, eram nos ofícios de jangadeiros pescadores. Mas, as irmandades ou confrarias de pescadores também incluíam barcaceiros e marinheiros, embora a predominância fosse de jangadeiros.

O escravo jangadeiro, geralmente, peça de aluguel no serviço do pescado, exercia suas funções hierárquicas junto aos escravos de ganho, libertos ou homens livres, mas, sobretudo, devia obediência ao senhor ou dono de curral. As hierarquias de pesca nas jangadas se assemelhavam as dos canoieiros, mas articulavam-se as posições superiores de bordo das jangadas. Assim como nas hierarquias dos canoieiros, as autoridades eclesiásticas aprovavam o compromisso das irmandades de pescadores para depois passar pela aprovação final da Assembléia legislativa de Pernambuco. Depois de aprovado, juizes de paz ou de direito realizavam as eleições no seio da irmandade e, dessa forma, estava instituída a irmandade de ofício. A polícia realizava o controle externo do grupo irmanado.

Diferentemente das irmandades de pescadores, os jangadeiros de carga, geralmente, reservados aos serviços de transporte de mercadorias, não se relacionavam com hierarquias de pescado. O ofício, também, denominado “*catraeiro*” tinha regras menos complexas que a dos pescadores das jangadas, sendo estritamente relacionado ao poder da hierarquia de bordo da embarcação. O mando era restrito ao mestre da embarcação que por sua vez recebia das autoridades provinciais a autorização do título ou patente militar, recebendo, também, a permissão de navegar com seus marujos e escravos. Os jangadeiros de bordo eram geralmente libertos, preferindo trabalhos portuários, já que sabiam mais de um ofício. Câmara cascudo (1954: 26) refere-se a esse fato destacando que “*libertados, alguns continuaram jangadeiros, mas a maioria preferiu servir como carregadores do cais*”. Além de “*Catraeiros*”, os jangadeiros

---

<sup>102</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Livro das Posturas Municipais, 1840. N.6. “*A Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco sob proposta da Camara Municipal da cidade de Olinda. Decreta as seguintes posturas*”, p. 18.

<sup>103</sup> Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Museu da Abolição (Recife): Livro de Receita e Despesas da Irmandade de São José do Ribamar, sem catalogação.

eram tripulantes de “*Paquetes*” na navegação de cabotagem, enviando recados para a população e autoridades. Portanto, é possível afirmar que: As hierarquias presentes no ofício de jangadeiro abrangiam dois tipos de relações entre poderes existentes na organização das três modalidades do transporte fluvial no Recife: A hierarquia étnica e religiosa e a hierarquia de bordo. Essa distinção presente na organização interna dos jangadeiros envolvia, portanto, todas as esferas entre poderes externos existentes na província. Diferente dos jangadeiros, os poderes externos intervenientes na organização dos barcaceiros estavam fortemente influenciados pelo poder do “*patrão da embarcação*”, assunto que se segue.

### **Barcaceiros**

Os poderes externos intervenientes na organização do ofício de barcaceiro se referiam, predominantemente, ao dono da barça e as autoridades provinciais. A relação direta entre o poder externo e interno se concentrava na submissão dos marujos ao capitão do barco. Era uma hierarquia referente ao posto que cada marujo exercia na operação do barco e como tal, o dono da embarcação exercia o poder de mando sobre os barcaceiros. Era o que se pode denominar de *patronato de bordo* com suas hierarquias consentidas pelo governo provincial. O dono da embarcação recebia um título ou patente militar aprovada na Assembléia Legislativa, recebendo também a permissão de navegar. O governo provincial, através das posturas municipais, instituíam normas que regulavam o controle sobre o dono e seus marujos na navegação das “*barcas*” nos rios: “*Art.14. He prohibido aos donos das barcas lançarem ao rio pedaços de tijolos ou telhas (...) os contraventores serão punidos com a multa de dous mil reis, ou presos por dous dias, não podem do pagar a multa*”.<sup>104</sup> A polícia fiscalizava os donos das barcas ou barças que desrespeitassem os regulamentos presentes nas posturas municipais. A relação entre autoridades provinciais e donos de barcas ou barças não interferia na estrutura de organização interna do ofício. Era, apenas, uma relação de vigilância e controle sócio-econômico sob grupo de ofício.

O capitão do barco podia, também, ter propriedade sob o escravo barcaceiro, mas a predominância era do escravo de aluguel. Eram escravos “*alugados por seus amos*”, como descreve Câmara Cascudo (1954: 26) sobre os escravos do mar. A relação entre o dono da barça e seus marujos se tornava demasiadamente rígida, não somente

---

<sup>104</sup> Livro das Posturas da Câmara Municipal da cidade do Recife, 1849 N. 30. Pág. 77. Anexo 1 da Assembléia Legislativa de Pernambuco.

pela condição do marinheiro escravo, mas, sobretudo, a do cativo de aluguel. Sua relação de submissão ao capitão do barco era semelhantes aos demais homens livres, mas o fato de ser uma “peça” flutuante entre os marujos, provavelmente, pesava nas relações de poderes. Sua condição de *cativo alugado* impunha deveres maiores divididos entre o mestre da embarcação e os demais subordinados. Era, portanto uma hierarquia concentrada nas relações de compra, venda ou aluguel da força de trabalho escravo, predominando a última – uma tripulação alugada, pode-se afirmar. Trocas estas comuns nos ofícios “*das gentes do mar*”, como destaca o historiador Geraldo Silva (2001: 184).

A ausência de uma conexão maior entre o capitão e seus escravos de aluguel é a característica fundamental dessa relação entre poderes externos ao ofício, no qual “*escravos marinheiros*”, três ou quatro homens eram contratados por aluguel a tempo determinado.<sup>105</sup> O dono ou capitão da embarcação preferia o trabalho temporário, pois o prejuízo da fuga ficava a cargo do proprietário do negro. Essa relação externa a organização dos barcaceiros facilitava, também, o contrato de aluguel do ofício de marinheiro da barcaça com particulares, caso de companhias de navegação. Muitas companhias de navegação contratavam os serviços dos barcaceiros nos rios e mares do Recife. Esse grupo de particulares passava a intervir fortemente na organização dos barcaceiros, a partir de meados do oitocentos.

Priorizando a predominância dos poderes externos na organização de cada tipo de modalidade naval, vislumbram-se as características fundamentais dos poderes intervenientes nas organizações de ofício. As hierarquias entre poderes e o lugar predominante de cada trabalhador nessa complexa rede de relações, serão detalhados nos temas a baixo.

## II.II - RELAÇÕES INTERNAS ENTRE PODERES: OFÍCIOS, PATRÕES, AUTORIDADES PROVÍNCIAIS E ECLESIASTICAS

### **A organização interna das modalidades de transporte fluvial no Recife tem como base fundamental, a presença de hierarquias baseadas em diferentes relações entre poderes e convívio social. É mais adequado falar de hierarquias ao invés da limitação imposta pela literatura a modelos simplificados que, tradicionalmente, generalizam**

---

<sup>105</sup> O número de escravos marinheiros em outras embarcações de cabotagem era superior às das barcaças de rio e mar. O comércio de escravos marinheiros movimentava todos os barcos de cabotagem, além das embarcações estrangeiras oriundos da navegação de longo curso. O tráfico intercontinental, continental e interprovincial usufruía dessas variações presentes no trabalho escravo no Brasil.

**as relações sociais em classes. Na relação entre o patrão, dono ou mestre da embarcação e escravos ou homens livres nos ofícios de canoeiros, jangadeiros, barcaceiros existia uma complexa rede entre poderes internos. As relações entre poderes não perceptíveis num primeiro olhar do estrangeiro do século XIX permitiam transpor esses dois limites extremos entre patrão da embarcação e escravos e, ainda, estes com homens livres.**

**A dicotomia que separava homens livres e escravos, ainda, trazia imprecisões como admite o historiador Marcus J. M. de Carvalho ao registrar a escravidão urbana no Recife. Segundo o mesmo historiador, conforme as brechas do sistema escravista criavam “autonomias” ao escravo urbano que impunha suas próprias regras, por outro lado, homens livres e libertos colaboravam com a reprodução do sistema escravista devido à falta de alternativas econômicas. Nessa dialética criava-se uma fronteira tênue entre a liberdade e escravidão. Os homens livres, libertos eram “empurrados”, eventualmente, para os lados dos cativos e estes se aproximavam de uma condição autônoma. Essa escala de imprecisão era inerente a natureza da organização hierárquica do transporte fluvial nos rios e mares. A condição de cativo ou liberto no transporte dos barcos reunia ambos numa mesma condição social no interior da hierarquia presente nas três modalidades de transporte.<sup>106</sup> Homens livres, escravos, de cor ou brancos, grupos étnicos e religiosos formavam a complexa rede de interações culturais que abrangia a organização do transporte fluvial.**

### Canoeiros

A organização dos canoeiros do Recife apresentava uma estrutura interna peculiar a grupos de negros canoeiros que se integravam em associações religiosas de ofício no transporte fluvial. Esses negros, tanto escravos como libertos, possuíam uma estrutura hierárquica que regia o ofício de canoeiro. O historiador Marcus J. M. de Carvalho (1997: 91) relata este fato ao afirmar que nas observações do viajante Kidder os negros canoeiros detinham “*uma hierarquia semelhante à militar*”, baseada em etnia ou nação.<sup>107</sup>

---

<sup>106</sup> Ver Luiz Geraldo Silva sobre as hierarquias de bordo presente nos barcos do litoral de Pernambuco. Silva, Luiz Geraldo. *A Faina, a Festa e o Rito: Uma Etnografia Histórica sobre as Gentes do Mar*. (Sécs. XVII ao XIX). Campinas, SP: Papyrus, 2001. – (Coleção Textos do Tempo).

<sup>107</sup> Sobre “*Nação*” e “*etnia*”, Marina de Mello e Souza afirma que “*enquanto o termo nação remetia ao olhar dos colonizadores que agrupavam os africanos a partir da relação que mantiveram com eles, etnia busca identificar características internas aos grupos, considerando as relações de poder nas quais estão inseridos*”. Segundo Abner Cohen, “*O etnicismo é um fenômeno político, uma tendência de interesses, sendo os símbolos da cultura tradicional usados como elementos de articulação e composição de forças diante dos grupos dominantes. Mais ainda, o etnicismo é uma reorganização dinâmica das relações e dos costumes, não produto do conservadorismo e da continuidade cultural,*

Dentre as nações ou etnias de negros africanos que vieram para o Brasil, era a cultura do reinado do congo<sup>108</sup> que mais se assemelhava aos moldes da monarquia portuguesa. O reinado do congo formou-se desde a expansão portuguesa nas colônias da África centro-ocidental, tendo suas origens e abrangências no Brasil colonial, mas sempre centradas pelo julgo da Coroa portuguesa (Souza, 2002). Seus reis e rainhas eram respeitados pelos luso-brasileiros, como uma das formas de capitulação cultural promovida por ambas às partes. Essa prática foi bastante corriqueira no século XVIII e XIX, juntamente com outras nações, como Sobaru, Ardas e outras.<sup>109</sup>

No século XIX, a maioria dos negros canoieiros que assumiam cargos superiores possuía graus de patentes militares e cargos de governadores baseados nas hierarquias negras do congo.<sup>110</sup> Este fato pode ser comprovado nas informações de processos de Apelação Civil do Tribunal da Relação da Cidade do Recife durante o ano de 1832, existente no Instituto Arqueológico, Geográfico e Histórico Pernambucano. F. A Pereira da Costa nos revela algo sobre patentes militares e cargos honoríficos, destacando a hierarquia da Nação do Congo e seu reinado em terras brasileiras (Costa, 1983b: 409). As hierarquias de cargos variavam conforme a função que, o escravo ou negro liberto, iria exercer em terra ou em águas fluviais e marítimas, conforme está no registro de nomeação de um crioulo para o cargo administrativo no porto do Recife, nos fins do século XVIII: "*(...) foi nomeado o crioulo Manuel Nanes da Costa governador dos pretos mercadores de caixas de açúcar desta praça do Recife, - o qual exercerá dito cargo enquanto proceder como deve e gozará da jurisdição que em razão do mencionado cargo lhe pertencer. Pelo que ordeno ao Rei de Congo e mais oficiais a que tocar, por tal o reconheçam, e estimem*" (Costa, 1983e: 70).

Reconhecimento e estima para destinar cargos administrativos e militares a negros, tinha objetivo de garantir a vigilância sobre o número maior de cativos

---

*pois os símbolos não expressam as mesmas mensagens do passado, mas se transformam no decorrer dos processos históricos, adequando-se às situações do presente*" (Souza, 141-142).

<sup>108</sup> Na entrevista com o historiador João José Reis em 11/05/2003, o mesmo afirma que "*Congo parece ter se tornado uma espécie de África alegórica católica (enquanto Etiópia e Guiné eram a gentilica). Por ter sido o primeiro reino convertido ao catolicismo, foi feito emblemático e tornou-se nomenclatura dos folguedos de reinados do congo, mas reis alegóricos existiam de várias nações, ou seja, podia-se ser rei do congo dos nagôs católicos, por exemplo*".

<sup>109</sup> Em entrevista no dia 11/05/2003, João José Reis cita outras nações que utilizavam formas de organização semelhantes às da região Congo - Angola: "*Os reinos iorubás, e especial o de Oyo, tinham também hierarquias de poderes baseada numa estrutura militar*", *mas havia também corpos administrativos (Oyo Mesi, Ogboni, por exemplo) que podiam demitir reis e generais, e obriga-los ao suicídio. Um general que perdesse a guerra, por exemplo, tinha de se suicidar, assim como um membro Oba que tivesse perdido o apoio de seus generais.*"

subordinados a eles. Entretanto, parece-nos curioso apreendermos um pouco mais sobre estrutura organizacional do Congo. Na organização do reinado do Congo, competiam cargos hierárquicos desde o secretário do Estado ao mestre de campo. A nação congo possuía, também, um serviço militar, obedecendo a escalas de patentes: marechais, brigadeiros e coronéis. Essa estrutura é transportada para as canoas do Recife, como confirmam estudos anteriores sobre irmandades de pretos no Recife.<sup>111</sup>

**As organizações de ofício dos canoeiros possuíam irmandades religiosas com seus compromissos. O compromisso da irmandade, renovado sob os olhares atentos do poder legislativo e eclesiástico, representava a base de toda estrutura que determinava a finalidade da associação. Os papéis das funções dessa gente escrava, liberta, negra, mestiça ou branca estavam expressos naquele documento religioso, compondo um conjunto de regras que exigiam deveres de seus membros. O estatuto ou compromisso tinha prerrogativas semelhantes para qualquer grupo irmanado, seja por devoção, cor da pele, estatuto social e ofício, como é o caso dos canoeiros do Recife.**

**A organização de uma irmandade, basicamente, é determinada pela *Mesa Regedora* – irmãos eleitos pelo grupo; e *Corpo Fraternal* – cargos eletivos: juízes, procuradores, tesoureiros, mordomos e escritvãs (Mattoso, 1992: 32). A participação de canoeiros ou marinheiros na mesa de irmandades negras não era nenhuma novidade, como destaca o historiador Geraldo Silva (2001: 67). Grande parte da estrutura de dominação das associações étnicas dos canoeiros no Recife estava ligada a uma irmandade religiosa, por essa razão era uma hierarquia étnica e religiosa. O historiador Geraldo Silva (apud Souza, 2002: 204) afirma que essas associações “possuíam vínculos profundos com o mundo católico”.**

Evaldo Cabral, fazendo alusão a Pereira da Costa, cita duas irmandades: uma situada na capela de Nossa Senhora da Conceição dos Canoeiros, junto ao porto das canoas na freguesia de São Frei Pedro Gonçalves e a de Nossa Senhora do Rosário em Olinda. Essas instituições de pretos, no século XIX, ganhavam reforços na cidade do Recife, na paróquia da freguesia da Boa Vista e de Santo Antônio, onde era celebrado o reinado. O reinado do Congo, na freguesia da Boa Vista, foi constatado em 6 de abril de

---

<sup>110</sup> Segundo a historiadora Marina de Mello e Souza (2002: 131), no século XIX, cerca de 70% dos escravos traficados para o Brasil vieram da região do Congo-angola.

<sup>111</sup> Muitos estudos no campo da história das irmandades e da história social, nos quais não vamos nos deter, são reveladores sobre essas organizações de pretos no Recife, além de uma literatura consolidada sobre irmandades, festas religiosas e cultura popular. Dentre os trabalhos recentes sobre a temática, destacamos as dissertações de Virgínia Maria Almoêdo de Assis, *Pretos e Brancos: A serviço de uma Ideologia de Dominação (caso das Irmandades do Recife)*, Recife, UFPE, 1988; Marcelo Mac Cord, *O*



1801 na Igreja de Nossa Senhora do Rosário, como afirma Pereira da Costa (1983j: 408). Entretanto, nem todos os canoeiros profissionais da cidade participavam da rede de alianças da irmandade de Nossa Senhora do Rosário, como adverte o historiador Marcelo Maccord (2001: 120): “*nem todos se alinhavam necessariamente às visões de ordem da irmandade do Rosário de Santo Antônio do Recife*”.

Mas, segundo alguns historiadores o reinado do congo não durou muito em Pernambuco. Pereira da Costa afirma que o reinado do congo se extinguiu em meados do século XIX: “*A instituição dos reis de congo não se prolongou entre nós muito além de meados do século passado. Em outros lugares, porém, foi mais adiante, como no ceará, cuja Assembléia Provincial, pela lei n. 1371 de 26 de agosto de 1870, aprovou o compromisso da irmandade de N. S. do Rosário da cidade do crato*” (1983j: 410). Evaldo Cabral detendo-se ao estudo específico das canoas no Recife, afirma que o transporte nos rios com suas associações de ofício duraram, também, esse meio tempo. Para ambos os historiadores citados, parecem convergir opiniões sobre a sobrevivência da instituição do Congo e a duração do transporte fluvial na cidade do Recife.

Porém, requerimentos e representações da Assembléia Provincial de Pernambuco recebia para ser aprovado, o compromisso da Irmandade da Santa Cruz dos Pretos canoeiros do porto das canoas da freguesia de São Pedro Gonçalves no ano de 1857: “*Março 7- Requerimento dos pretos canoeiros do porto da freg<sup>a</sup>. de S. Frei Pedro Gonçalves do Recife, pedindo a aprovação dos estatutos que tem que reger a irmandade Por elles installada erecta na capella do porto das canôas com a denominação de. -A &. de negócios Ecclesiasticos*”.<sup>112</sup> Portanto, é possível afirmar que houve resistência do transporte das canoas no Recife, prolongando-se em boa parte do século XIX. É provável que suas regras semelhantes à instituição da referida Nação de reis, também, tenha se perpetuado, preservando-se o ofício.

As hierarquias do congo, eminentemente simbólicas, reuniam várias etnias, mas não havia um grupo étnico homogêneo. Como afirma Marina de Mello e Souza (2002: 188), “*as irmandades de africanos muitas vezes se organizavam de acordo com as nações aportadas no Novo Mundo, estas não correspondiam necessariamente a uma mesma origem étnica, já sendo parte do processo de constituição de novas instituições*

---

*Rosário dos Homens Pretos de Santo Antônio: Alianças e Conflitos na História Social do Recife, 1848-1872*, UNICAMP, 2001.

<sup>112</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): 1855 a 1856 a 1857, Offícios, Pareceres, Requerimentos, Representações, Ofícios expedidos, Ofícios Recebidos, Pareceres de commissões,

*e relações sociais no âmbito do universo escravista (...)*". Geraldo Silva aponta um outro fato específico aos grupos étnicos e religiosos de profissionais do Recife, onde o transporte fluvial ganhava destaque, mostrando o forte simbolismo dessas organizações:

“É interessante notar que, a despeito de todas as etnias mencionadas sob as quais se agrupavam as corporações profissionais do Recife serem originárias da Costa da Guiné, é ao rei do Congo que elas deveriam se submeter (...) tal ligação indica que o rei do Congo era um cargo simbólico, que podia ser ocupado por negros de qualquer etnia, e ápice de uma hierarquia interna à comunidade negra como um todo” (*Silva apud Souza, 2002: 205*).

Portanto, o fato do negro se denominar da *"nação ou grupo étnico"*<sup>113</sup> Congo não tinha necessariamente relação com os grupos de origem da região da África centro-ocidental. Além do fato de participar da comunidade *"Congo"* não lhe dava privilégio nas hierarquias de liderança dos trabalhos de ofícios que abrangiam transporte fluvial e marítimo. Existiam escravos de ganho incorporados nas comunidades Congo ou pertencente aos grupos étnicos oriundos da região Congo-Angola, trabalhando nesse ofício subordinado ao senhor e as regras da instituição. Um processo de Apelação Civil do Tribunal da Relação é revelador ao referir-se ao negro canoeiro de Nação Congo, escravo de ganho do porto das canoas da Freguesia de São Frei Gonçalves: *"(...) Antonio de Nação Congo o qual hé canoeiro, e paga semmana ao querellante"*.<sup>114</sup> O *"querellante"*, como se refere o documento, é o dono do escravo que o colocou no trabalho de canoeiro, um dos ganhos mais rentáveis comparados a outros ofícios.

**O ofício de canoeiro integrava grupos que se incorporavam a outros e vice-versa, estabelecendo laços interculturais, onde o estigma da escravidão unia-os numa nova estrutura de organização que ia se**

---

Requerimentos, Representações. 1857, Assembléia Legislativa Prov. Al de Pern.co. Sessão ordinária – Requerimentos e Representações, p. 129.

<sup>113</sup> Alguns autores que escrevem sobre a cultura de certos grupos africanos, atualmente preferem referir-se a *"grupo étnico"* ao invés de *"nação"*, pois os negros chegados ao Brasil ou em outras terras, ou ainda no próprio território de origem, denominando-se de uma determinada nação, não significava dizer que era o grupo de origem. Isto se justifica pelos intensos conflitos que pairavam sobre as nações em território africano e a prática da escravidão. João José Reis, historiador baiano, em sua conferência sobre as nações africanas em 12/12/2002 realizada pelo Departamento de História da UFPE, referiu-se à palavra *"Nação"* num sentido mais amplo, revelando que esta podia aglutinar, até indivíduos de cor branca. Essa definição seria conveniente reforçar, principalmente, no que se refere à organização das canoas do Recife que recebiam trabalhadores livres em suas irmandades. Entretanto, o mesmo autor utiliza-se do conceito de grupos étnicos, acrescentando as afinidades religiosas para distinguir as associações de irmanados, justificando que no século XIX, essas instituições de negros incorporavam diferentes culturas. Portanto, utilizaremos o conceito de grupos étnicos e religiosos para as hierarquias presentes no transporte fluvial.

<sup>114</sup> Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (Recife): Tribunal da Relação da Relação, 1832. Libelo Crime - *Apelante*: Samuel Kitchen e outros; *apelado* Manoel Lins da Veiga, p.14.

**consolidando ao longo do tempo. Criava-se, portanto, uma identidade cultural que permitia a convivência de vários grupos étnicos africanos sob julgo de um conjunto de regras. Uma organização cultural, sobretudo, com suas regras próprias de obediência e punição, mas *transcultural* incorporando elementos externos que iam além de sua própria estrutura de dominação. A interferência de juizes de paz e/ou de direito e chefes de polícia na nomeação de patentes, além de arrematantes privados nos serviços portuários e introdução de categorias livres, permitiam que a organização dos canoeiros e seus cargos fossem dinamizando-se.**

**Baseando-se nos documentos de Apelação Civil da cidade do Recife, além dos ofícios recebidos da Assembléia Legislativa, é possível esquematizar essas relações de poderes num quadro abaixo, no qual se expressam as hierarquias de cargos presentes na organização dos canoeiros:**

<b>HIERÁRQUIA ÉTNICA E RELIGIOSA DOS CANOEIROS</b>	
<b>POSIÇÃO</b>	<b>FUNÇÃO</b>
“Governador do porto das Canoas”	Administrador e capataz do porto
“Coronel dos Canoeiros”	Administração das rendas do transporte fluvial
“Major dos Canoeiros”	Capataz do porto
“Capitão dos Canoeiros”	Chefe das embarcações

**Tabela 1.II – Hierarquia dos Canoeiros**

Entre os cargos presentes na hierarquia do transporte das canoas, destacava-se o governador do porto das canoas ou dos canoeiros. O governador dos canoeiros era mais que comandante ou fiscal do porto, função esta descrita nos vários documentos oficiais, mas uma espécie de juiz junto ao major, escolhendo a punição dos negros infratores da instituição. É provável que a função de juiz no corpo fraternal fosse encarregada pelo governador das canoas. Ele comandava os castigos, como é possível interpretar no documento de Apelação Civil da Cidade do Recife que destaca a “*capatazia dos canoeiros*”, onde os negros eram castigados: “(...) o preto levado a *capatazia dos canoeiros no porto das canoas que fica (...) no bairro do Recife para ali ser castigado*

pelos canoeiros superiores ao preto”.<sup>115</sup> Todo negro escravo ou liberto era punido, segundo as regras da instituição dos canoeiros, como nos é revelado no mesmo processo de Apelação Civil: “*Para, que sendo o preto escravo do Acusado conduzido a presença dos canoeiros seus superiores foi ali castigado segundo o costume entre eles observado quando acontecem factos desta, ou de outra qualidade, e ficaraõ os RReus descançados por não terem que recear couza alguma a este respeito.*”

**A expressão dita como, “*costume entre eles*”, revela muito sobre a organização do transporte das canoas, vinculada a regras de uma determinada instituição. Essa punição podia ser aplicada para qualquer negro liberto, mestiço ou branco sejam de nações diferentes, ou escravo de ganho que trabalhavam nos portos das canoas chefiados pelos “*negros superiores*”. Além do governador das canoas, existiam outros cargos superiores reconhecidos pela sociedade do Recife, como o “*Coronel dos canoeiros*”, “*Major dos canoeiros*” e “*capitão dos canoeiros*”.**



Figura 1.II – Festa do Congo

**Gravura das festas do congo no século XIX em Minas Gerais. Pode-se constatar a presença do Rei e da Rainha do Congo. Nas festas de Congo do Recife, oficiais da hierarquia que compunha a organização de officios também participavam do cortejo.**

**Fonte: Souza. 2002.**

**oitocentos, a palavra coronel estava associada ao “*sinônimo de***

---

<sup>115</sup> Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (Recife): Tribunal da Relação da Relação, 1832. Libelo Crime - Apelante: Samuel Kitchen e outros; apelado Manoel Lins da Veiga, p. 42.

*pagador*”, assemelhando-se ao coronel-de-barranco na Amazônia encarregado do “*negócio fluvial*”.<sup>116</sup> É provável que o coronel dos canoeiros fosse responsável pela administração das rendas dos barcos. O Major das canoas, tamanho era seu prestígio, que muitas vezes, recebia reclamações diretas junto ao governador do porto das canoas, no caso de alguma subversão. O referido documento destaca a punição de um negro infrator que seria julgado pelos “*negros superiores*”, dentre eles o juiz máximo – o governador das canoas. É provável que o governador das canoas dividia o poder de julgo com alguns chefes de patentes militares, como o major dos canoeiros, constatado no mesmo documento. O longo processo envolvendo o “*querellante*”, dono do escravo, e os caxeiros viajantes, revela a reclamação ao descrever que os últimos foram responsáveis pelo confinamento e tortura antecipada do escravo. O querellante indignado foi tomar satisfação com os negros superiores da instituição: “*(...) o querellante sabendo daquelle acontecimento por uma das testemunhas querão em oral, o foi businar com o governador do porto das canoas e, major dos canoeiros (...)*”.<sup>117</sup> O capitão, patente militar designativa de posto imediatamente inferior ao de major, comandava o barco, era o caudilho, chefe das embarcações. Nas festas do Divino, e na coroação do rei do congo, o capitão é quem se encarregava de ofertar o mastro, carregando nas cerimônias um pequeno cetro, como símbolo de sua autoridade (Toledo e Carvalho, 1966: 351). Esses chefes eram responsáveis pelo comando direto das canoas e eram auxiliares do governador do porto. Essas relações internas as hierarquias de canoeiros, também, estavam presentes nos jangadeiros, embora com suas particularidades, como veremos a seguir.

### Jangadeiros

Hierarquias e escravidão também estavam presentes no ofício de jangadeiro, hora com regras complexas e/ou na ausência delas. Os jangadeiros do século XIX estavam divididos em dois grandes grupos: *Pescadores* e *Catraeiros*. Ambos, grupos de trabalhadores formados por escravos, libertos e homens pobres. Os pescadores tinham uma associação própria, onde presidia um negro pescador eleito, segundo as normas das hierarquias do congo – o governador da pesca. Nesse grande grupo estavam, também, canoeiros pescadores e outros barcos do litoral, predominando jangadeiros. Os catraeiros representavam o grupo de trabalhadores das jangadas e paquetes de carga no terminal

<sup>116</sup> CORONEL, Coronel-de-barranco. In: Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 2ª Edição Revista e Ampliada, p. 481.

<sup>117</sup> Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (Recife): Tribunal da Relação da Relação, 1832. Libelo Crime - Apelante: Samuel Kitchen e outros; apelado Manoel Lins da Veiga, p. 15.

marítimo, onde eram regidos pelas normas das hierarquias de bordo. Portanto, a organização das jangadas compreendia dois tipos baseados em normas de bordo e étnica religiosa, ambas consentidas pelo governo provincial. A última, também, era aprovada por autoridades do poder eclesiástico. Os feitores, donos de currais e Companhias de Navegação intervinham nos dois tipos de organização. É possível, portanto, fazer um esquema básico dessa estrutura entre poderes baseada nas divisões de determinados grupos:

*ORGANIZAÇÃO DOS JANGADEIROS DO RECIFE*

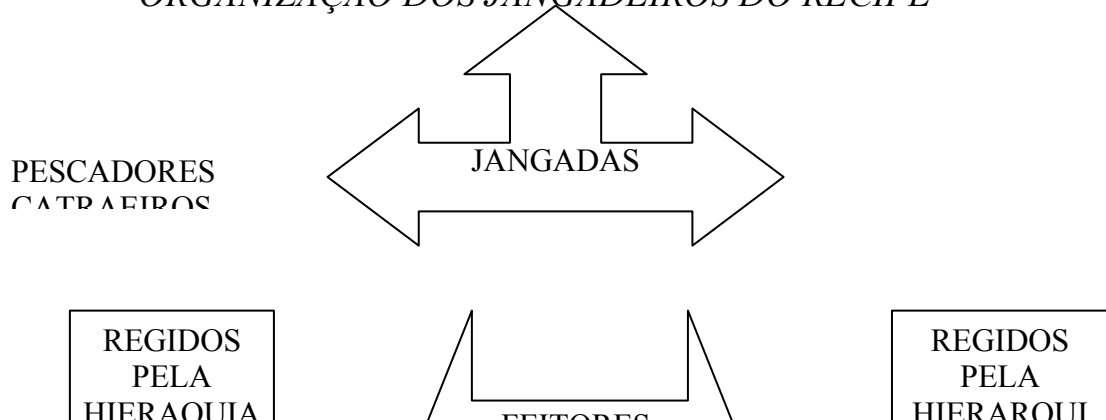


Figura 2.II – Fluxograma dos Poderes e Hierarquias das jangadas

... sobreto DE CURRAIS, COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO e cargas  
 solitário em seus serviços nos rios DE NAVEGAÇÃO to, três escalas presentes no  
 ofício do jangadeiro que perpassavam ambos os ofícios e pescador e catraeiro: Mestre,  
 Proeiro, Bico de Proa, além de poder dispor ou não do contra bico. No ofício de  
 jangadeiro, o escravo geralmente de aluguel ostentava, no máximo, ser bico de proa.  
 “Nunca foram mestres, mas Bico de proa”, afirmou Câmara Cascudo (1954: 172) ao  
 constatar o trabalho do escravo de aluguel nas jangadas do Nordeste. É difícil afirmar ao  
 certo se escravos nunca foram mestres, como afirma o integralista Cascudo, defensor da  
 participação ativa do índio no ofício de jangadeiro, mas, é provável a raridade desse  
 ofício dado a um cativo.

Os jangadeiros exerciam um ofício menos carregado de regras de convivência e obediência em relação ao canoeiro. Mesmo o jangadeiro escravo ou bico de proa podiam exercer, temporariamente, um grau maior na hierarquia das jangadas, sem que afetasse ou rompesse as relações de dominação e trabalho. Caso fosse uma questão rigidamente simbólica, o mestre não poderia nunca se ausentar de suas funções ou o proeiro pudesse abrir mão de sua posição para o bico de proa na manobra da jangada, como veremos adiante. O que era mais essencial eram os rendimentos da carga e da seleção do pescado.

No ofício de jangadeiro de pescada havia numerosas atividades relacionadas à pesca, possuindo graus de hierarquias com suas patentes, ofício complexo que envolvia atividades especializadas da pesca.<sup>118</sup> As relações internas de poderes presentes no ofício dos jangadeiros pescadores, em geral, estruturavam-se no topo de comando do “*governador dos pescadores*”. Logo em seguida, estava o mestre ou capitão do barco, também, ovacionado por coronel. É, portanto, possível estruturar tal organização dos jangadeiros de pescada, conforme suas hierarquias internas baseada na nação congo:

HIERARQUIA ÉTNICA E RELIGIOSA DOS JANGADEIROS DE PESCADO	
POSIÇÃO	FUNÇÃO
“Governador da Pesca”	Controle geral das atividades da pesca
Coronel ou Mestre da Pesca	Comando individual da embarcação e da seleção do pescada
Proeiro	Auxiliar do Mestre
Bico de Proa ou Contra Bico	Auxiliar do Proeiro
*Segundo Câmara Cascudo, as últimas escalas de auxiliares são representada pelos escravos marinheiros de aluguel.	

Tabela 2.II – Hierarquia Étnica e Religiosa dos Jangadeiros

O governador da pesca tinha que exercer seu domínio sobre esses vários coronéis negros ou brancos de jangadas e demais embarcações para centralizar o controle do pescada, conforme estabelecido pelas autoridades eclesiásticas ou provinciais, além de particulares. O historiador Geraldo Silva, pesquisando os documentos sobre patentes provinciais existente no Arquivo Público Estadual de Pernambuco, constata a presença do governador da pesca no ofício de jangadeiro:

*“(...) havendo respeito a João Gomes da Silveira se achar exercendo*

*por patente do meu (...) Predecessor com boa satisfação e honrado*

*procedimento o posto de Governador dos pescadores do alto da/*

<sup>118</sup> Ver a obra de Luiz Geraldo Silva que trata das especialidades da pesca que vão além da organização de um tipo de modalidade do transporte fluvial, mostrando suas patentes ou hierarquias presentes na organização dos pescadores em geral. Silva, Luiz Geraldo. A faina, a festa e o rito: Uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX). Campinas, SP: Papyrus, 2001. – (coleção textos do tempo).

*cidade de Olinda e esperar dele que aqui por diante nas obrigações dele e o de que for encarregado se haverá muito como deve a boa confiança que de sua pessoa faço. Hei por bem na conformidade da real ordem de 11 de abril de 1723 referendar o dito João Gomes da Silveira no posto de Governador dos Pescadores de Olinda” (Silva, 2001: 89).*

Abaixo do governador da pesca havia no ofício de jangadeiro de pescado, o coronel ou mestre. Além de exercer o comando do barco, o mestre era considerado o primeiro pescador, levando à mão o remo de governo e a linha de corso<sup>119</sup> amarrada na coxa. Havia o “*banco de governo ou de mestre*, restrito a “*autoridade real*”, ou seja, aquele que comanda a jangada e seus marujos (Cascudo, 1954: 176). É importante observar o destaque dado ao mestre como autoridade máxima da embarcação, mostrando uma hierarquia influenciada pela nação congo. Ao mestre, também, reservava-se o comando da duração da pesca e a escolha da seleção dos peixes. O proeiro, segundo indivíduo da jangada, era responsável pelo trabalho de puxar o peixe para linha de corso, ficando a direita do mestre nos espeques.<sup>120</sup> Caso o mestre ficasse impossibilitado de comandar o barco, ele substituíria o mestre. O proeiro marcava seu serviço no pescado, cortando uma ponta da cauda de cada peixe. O bico de proa que era a terceira pessoa da hierarquia, podia substituir o proeiro na jangada. Sua função competia “*aguar o pano*” que significava jogar água na vela. O bico de proa, também, marcava o peixe que lhe foi destinado, cortando as duas pontas da cauda. Havia um último subordinado, o contra bico que pescava na proa do barco. Os últimos da hierarquia, geralmente, eram escravos. O contra bico cortava parte da cabeça do peixe para registrar seu trabalho na pesca.

---

<sup>119</sup> Câmara Cascudo (1954: 176) destaca que linha de corso era “*que o mestre traz amarrada na coxa quando a jangada navega. Tem o impu de arame e vem sendo arrastada na viagem, de corso, atraindo os peixes que pream as iscas em movimento. Sentindo que o peixe ferrou, o mestre desata a linha e entrega ao Proeiro que é encarregado de puxar, ganhando 10% do pescado na linha de corso que só o mestre pode usá-la*”.

<sup>120</sup> Segundo Câmara Cascudo (1954: 175), espeques correspondem “*três paus, presos diante do Banco do Governo ou do Mestre e atravessados por um outro, a travessa. É o depósito da jangada. O terceiro pau é a Forquilha, mais saliente, e os dois menores dizem comumente “espeques”. Na Forquilha e Espeques colocam o barril d’água, o tauaçu, a quimanga ou cabaça, a cuia de vela, o samburá, o bicheiro e amarra-se a ponta Ligeira que vem do punho da vela*”.



**Os jangadeiros pescadores sofriam influência das hierarquias do congo, embora não exista constatação de rituais de reverência e submissão, como nos canoieiros aos seus superiores negros ou escravos. O que realmente se constata nos documentos são as especialidades do pescador, principalmente, nos anúncios do Diário de Pernambuco da década de 30, “*pescadores de rede*”, “*camaroeiros*” ou “*pescadores de camarões*”, “*caranguejeiros*”.**

**O pescador de rede e/ou linha era uma profissão que usufruía tarrafas e anzóis pescando, predominantemente, em jangadas do alto, juntamente, com canoieiros do alto. Muitos eram, também, especialistas em pesca de rede na costa pernambucana. Os camaroeiros das jangadas, caçadores de camarões e pitus trabalhavam com pequenas redes chamadas de puças. Os caranguejeiros das jangadas coletavam caranguejos e siris. Havia uma certa flexibilidade encontrada nas relações do escravo caranguejeiro, como a dos canoieiros e suas hierarquias negras. Essa flexibilidade é a ausência do olhar do senhor que era substituída pela chefia dos “*negros superiores*” do pescado. A relação de trabalho do caranguejeiro, como adverte o historiador Geraldo Silva, citando Henry Koster se caracterizava por “*uma certa mobilidade e autonomia, trabalhando sem estar sob olhar do senhor*” (Koster apud Silva, 2001: 93). As relações internas de poder no ofício do pescado eram tão abrangentes que iam além das modalidades de transporte fluvial, pois as especialidades de pescador se entrecruzavam com as dos canoieiros. É interessante observar que o pescador camaroeiro, por exemplo, tinha seu próprio governador de ofício e uma hierarquia militar que, segundo, o historiador Geraldo Silva era formada por coronéis-conselheiros.**

Havia, porém, um outro grupo de jangadeiros que exerciam outras atividades longe do julgo do governador preto do pescado – os catraeiros. Os catraeiros exerciam atividades de carga e descarga dos navios, além de transportar gente e mandar recados para autoridades públicas nos, também, denominados “*paquetebótes*” – pequenas jangadas à vela. Esse grupo concentrava suas atividades no porto do Recife e a partir de fins da década de 50 com o início das reformas no Arsenal da Marinha, incorpora-se ativamente nos trabalhos do terminal. Sua organização interna era, sobretudo, formada por hierarquias de bordo, compondo marujos de aluguel ou os chamados “*escravos marinheiros*”. Junto aos canoieiros, os catraeiros faziam parte do grupo não técnico ou “*pessoal não artístico*”, classificação da cultura náutica que os engenheiros contratados pela província pretendiam incutir em meados dos oitocentos. As relações internas de poderes dos jangadeiros de carga eram simples, como está representado no quadro abaixo:

HIERARQUIAS DE BORDO DOS CATRAEIROS	
POSIÇÃO	FUNÇÃO
Capitão ou Mestre da jangada	Função de comando da navegação e tripulação
Proeiro	Auxiliar o capitão
Bico de Proa e/ou Contra Bico	Auxiliar do proeiro

Tabela 3.II - Hierarquias de Bordo dos Catraeiros

O mestre ou capitão da jangada era o chefe da embarcação ou chamado “*primeiro homem*” da tripulação, comandando a navegação no banco. O proeiro se fixava na proa, auxiliando o capitão, podendo na ausência deste substituí-lo no comando do barco e dos homens. Este segundo homem da hierarquia podia ser um homem mestiço ou negro. O bico de proa e contra bico eram os últimos na escala da hierarquia, geralmente, eram escravos marinheiros alugados. É importante ressaltar que os jangadeiros de carga, também, faziam o transporte do açúcar em grande parte do litoral pernambucano, incluindo-se nas grandes jangadas, minuciosamente descritas pelo viajante Kidder, generalizadas na transformação semântica da palavra “*paquetes*”.<sup>121</sup> Hierarquias de bordo, também, estruturavam a organização dos barcaceiros no Recife, fazendo das relações entre patrões e marujos as mais rígidas quando comparadas a outros ofícios, como veremos no item a seguir.

### Barcaceiros

Os proprietários e mestres de barcos na cabotagem pernambucana, desde a primeira metade do século XVIII até o início do século XIX, já possuíam um considerável poder político. As relações internas presentes na organização do ofício se estruturavam diretamente com seus senhores ou “*patrões de barcos*”, como destaca o historiador Geraldo Silva (2001: 178). Era o *Patronato de bordo*, já que os donos de barcaças qualquer que seja a sua denominação são, antes de tudo, patrões da embarcação e dos instrumentos da operação.

<sup>121</sup> Os pernambucanos chamavam de “*paquetes*” várias embarcações, inclusive grandes jangadas e vapores. As embarcações menores eram chamadas de “*paquetebótes*” (Moraes, 1831: 410).

O ofício de barceiro se dividia de acordo com suas atividades nos rios e litoral. Seus marujos se organizavam predominantemente na pequena e grande cabotagem, embora rivalizassem com canoieiros nas “passagens” e caminhos fluviais. A hierarquia se estruturava na relação direta entre patrão e marujos livres ou escravos que pode ser representada no quadro abaixo:

<b>HIERARQUIA DE BORDO DOS BARCEIROS QUE COMPUNHA NOS RIOS, PEQUENA E GRANDE CABOTAGEM</b>	
<b>POSIÇÃO</b>	<b>FUNÇÃO</b>
Capitão ou Mestre da Barcaça	Patrão ou mestre individual do barco
Marujos da Barcaça	Tripulação de subordinados e auxiliares do capitão

**Tabela 4.II – Hierarquia de Bordo dos Barceiros**

O viajante R. da Cunha (apud Mello, 2001: 59) relatou sua experiência em notas para um jornal da época, descrevendo a tripulação das barcaças em 1859, enfatizando as condições higiênicas e os trajes dos marujos: “(...)nossos marujos não ostentam essa limpeza que se nota em outras marinhas e muito menos o pitoresco do traje(...)”. Essa pobre tripulação de marujos barceiros, também, era responsável pelo carregamento de açúcar dos engenhos centrais de Pernambuco.<sup>122</sup> Muitas vezes, vários passageiros e mercadorias eram transportados juntos, pois o tamanho da embarcação permitia tal prática.

Entretanto, mudanças já estavam acontecendo na tripulação das barcaças, provavelmente, atingindo o topo da hierarquia de bordo. Isto fica evidente nos relatórios dos presidentes da província, destacando dificuldades em operar na ausência do mestre da embarcação ou pilotos na navegação de cabotagem. Autoridades do poder público da província concediam autorização, mesmo sem a presença de um piloto, mantendo as rendas desses barcos na cabotagem pernambucana: “*Ha dificuldade em obter pilotos para estes navios, e todos os dias estou dando, por causa da necessidade, autorização*”

<sup>122</sup> Engenhos centrais da província são considerados todos aqueles localizados nas regiões produtoras mais importantes de Pernambuco. O fato de ser central não está restrito, a situação geográfica, mas,

*para navegarem sem elles*".<sup>123</sup> É provável que essa dificuldade fosse da marinha nativa, principalmente, das barças, sumacas ou alvarengas, pois possuíam em sua organização relações entre poderes baseadas no *patronato de bordo* que estava desaparecendo. São os desdobramentos dessas mudanças que transformavam os elementos dessas rígidas organizações e seus itinerantes trabalhadores escravos, questões que serão abordadas com mais detalhes a seguir.

### II.III - MUDANÇAS

A década de 30 do século XIX marcou transformações importantes nos elementos operacionais do transporte fluvial, interferindo pouco na estrutura geral da sua organização. Entretanto, até o rompimento da ligação entre os caminhos marítimos e fluviais, a partir de meados do oitocentos, os barcos nativos do litoral eram organizados, segundo, a estrutura hierarquizada presente no interior das modalidades de transporte das canoas, jangadas e barças. Porém, algumas mudanças na organização ocorreram, inicialmente, na frota pobre de marujos na navegação de cabotagem do litoral pernambucano.

**Essas mudanças, num primeiro momento, começavam a interferir na frágil e desconcentrada estrutura da cabotagem pernambucana que comportava “*barquinhos fétidos e imundos*”<sup>124</sup>, descritos por um viajante da época. Elementos da organização dos barceiros eram aos poucos modificados pela presença da tripulação dos barcos a vapor que, também, desviavam parte da força escrava alugada das barças para compor sua tripulação. As jangadas da costa, também, sofreram mudanças significativas em elementos de sua organização. Da pesca ao carregamento no porto, assim ficavam divididas as funções dos jangadeiros do litoral. Cresce, portanto, entre os jangadeiros o ofício de *catraeiro*, função de carga e descarga dos grandes navios no terminal marítimo. Os canoeiros foram poucos afetados em sua organização, embora mudanças nas relações entre poderes já podiam ser detectadas em fins da década de 50.**

**É possível, porém, observar a partir de 1835, com a influência das missões francesas nos mares, uma importação de valores náuticos**

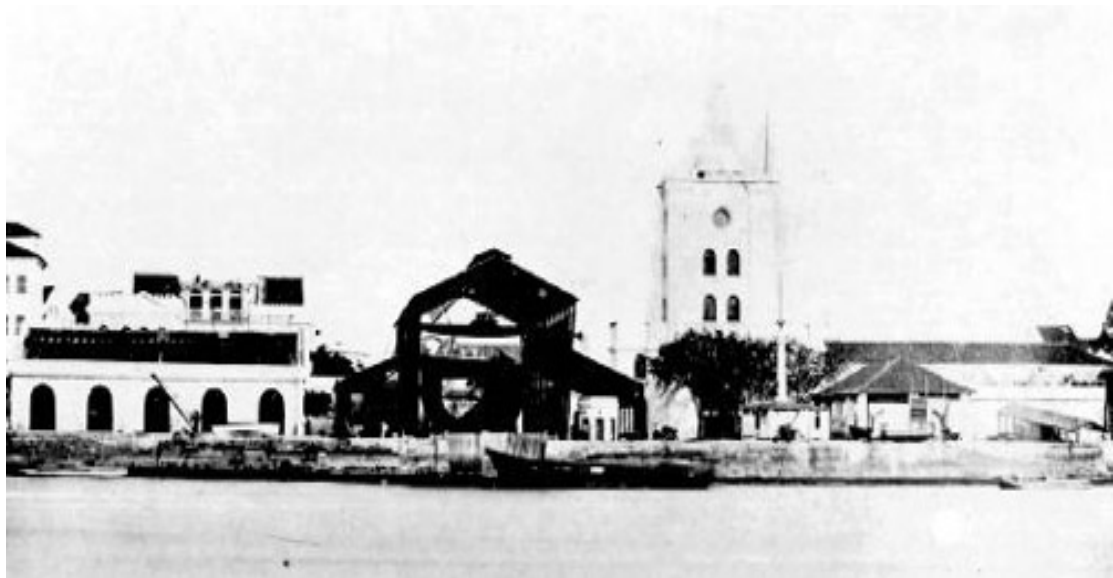
---

sobretudo, as condições dessas unidades produtivas de se ligarem ao principal porto marítimo da cidade do Recife. Ver Conjunto de Petições da Assembléia Legislativa de Pernambuco, 1833-1860. Anexo I.

<sup>123</sup> Provincial Reports: Pernambuco. Microfilme (Chicago, EUA): “Relatório que á Assembléia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1857 o Exm. Sr. Conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, Presidente da mesma Província. Recife, typ. de M.F. de Faria, 1857. 671, p. 66.

<sup>124</sup> R. Da cunha que se deslocou do Recife para a Aracati em 1859, refere-se à barça, transporte que tinha capacidade de transpor rios e mares (Mello, 2001: 59)

que iriam alterar diretamente as relações dos trabalhadores na cabotagem pernambucana. Os regulamentos presentes nas leis sancionadas do orçamento municipal sinalizavam essas alterações, permitindo a contratação de técnicos para trabalhar em estradas e “*mais obras públicas da Província*”, incluindo trabalhadores livres e técnicos para navegação de cabotagem ao referir-se as “*companhias de Artífices*”: “*Art.31. Fica outro sim autorizado a engajar com panhias de Artífices, e trabalhadores, quer nacionaes, quer estrangeiros para trabalharem nas estradas, e mais obras publicas da Prov<sup>aa</sup>*”.<sup>125</sup> As companhias de Artífices concentravam-se junto à ocupação de escravos, libertos e pobres no terminal marítimo. Essas companhias estavam separadas por oficinas de classes, chefiadas por mestres, contra-mestres e “*mandadores*” sem, entretanto, incluir patrões, feitores, guardas, além de chefes canoieiros, africanos livres ou escravos. Aí se verificava uma mudança nas relações de trabalho na cabotagem, anteriormente, dominadas completamente por essas relações externas e internas as organizações de ofício. Oficinas com seus técnicos e trabalhadores livres dividiam espaço com as tradicionais estruturas da organização naval pernambucana. Relações hierarquizadas entre patrões, feitores, guardas e canoieiros conviviam com outras relações entre poderes formadas por profissionais técnicos e capitães estrangeiros de barcos, onde o saber das novas técnicas da ciência náutica francesa começava a romper antigos símbolos de poder.



**Figura 3.II – Fotografia do Arsenal da Marinha**

Foto da década de 60 do antigo Arsenal projetado pelo engenheiro Vauthier. Vê-se a torre Malakoff que servia de observatório.

Fonte: Ferrez, Gilberto. Velhas Fotografias Pernambucanas, 1851-1890.

<sup>125</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Autografos das Leis Sancionadas, Manuscrito de 1835. Decreta N°. 9 – S.8°, p. 7.

O gradual desgaste desses antigos símbolos de poder, a partir da década de 30, iria repercutir nas mudanças da organização interna das barcaças no litoral pernambucano verificadas na década de 60. É provável, que as intercaladas vindas das missões hidrográficas francesas, já relatadas em capítulos anteriores, influenciaram nas mudanças da força de trabalho no interior das organizações de ofícios. Barcos franceses com mais aparato técnico e “pessoal artístico”, além de cientistas, engenheiros e hidrógrafos com novas técnicas de navegação chamavam a atenção das autoridades para a necessidade de renovação da tripulação da cabotagem pernambucana. A contratação dos engenheiros hidráulicos belgas e franceses, na década de 30, sinalizava o empenho das autoridades. Mas, a falta de recursos gerava grande impasse na contratação desse pessoal técnico. O engenheiro Henrique Augusto Milet que o diga nas suas ásperas petições desde fins da década de 40.<sup>126</sup>

Cresce, também, a intenção do governo provincial em utilizar a “*paupérrima*” tripulação de escravos e homens livres dos “*pobres barquinhos*” da pequena cabotagem para fazerem parte de uma guarnição de oficiais. A preocupação era oriunda dos movimentos de caráter social e político que repercutiam na província.<sup>127</sup> Era preciso preparar contingentes para reforçar a guarnição de oficiais para defender as autoridades provinciais, além da perpetuação da unidade do vasto território do império brasileiro. Surgia ao longo da década de 40 uma legislação nacional baseada no recrutamento da marinha francesa que se dirigia aos pescadores e marinheiros, embora em meio a tantas discussões não foi levada a efeito. Mas, em 1846 aprovava-se a lei de criação das capitânicas dos portos com objetivo de constituir uma reserva naval para a marinha de guerra, usando a população marítima nacional, através do recrutamento forçado. Criavam-se unidades de pesca que, segundo Pereira da Costa, obrigavam a dividir as comunidades de pescadores que seriam dirigidas por um capataz em cada distrito. Esse tipo de prática repercutiu além de meados do século XIX e contribuía para a dispersão dos trabalhadores de ofício na cabotagem pernambucana. Essa dispersão acelerou as mudanças, como mais uma das conseqüências da vinda das missões francesas e, paralelamente, a introdução da cultura do vapor na cabotagem.

---

<sup>126</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Conjunto de Petições. Caixa 124P. Engº. Henrique Augusto Milet. “*Engenheiro contratado desta província encarregado deste trabalho por portaria de 21 de Novembro de 1848 (Docº. Nº 1)*”. Chefe da 3ª Sessão das Obras Públicas desta Província. Anexo I da Assembléia Legislativa de Pernambuco.

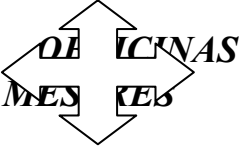
<sup>127</sup> Ver nota sobre “*o recrutamento da gente do mar*”. Silva, Luiz Geraldo. A Faina, a festa e o Rito: Uma Etnografia Histórica sobre as Gentes do Mar (Sécs. XVII ao XIX), p. 218.

A partir de 1853 com a contratação da Companhia pernambucana de navegação, se introduziam novos barcos, como lanchas e os tão reclamados vapores nos caminhos fluviais ou marítimos. Entretanto, maiores impactos seriam sentidos anos depois.

Os barcaceiros, jangadeiros, junto aos canoeiros sentiriam as primeiras mudanças no que tange a operação dos barcos nos mares. Porém, são os barcaceiros e jangadeiros com seus marujos de aluguel a sofrerem diretamente essas transformações na organização de sua frota naval, principalmente, com a construção do Arsenal da Marinha.

No ano de 1857, as oficinas de classes com trabalhadores livres e escravos se encontravam organizadas naquele novo prédio destinado a Marinha na freguesia de São Frei Pedro Gonçalves. Nas oficinas dessa gente classificada nos documentos, como “*peçoal artístico*”, havia o ofício de “*Apparelho e velame*” e “*calafêto* ou “*calafates*” que usavam a estopa e breu na limpeza dos navios, além de outros profissionais preparados para manutenção de grandes embarcações, como vapores. É importante esquematizar essas novas classes de trabalhadores nos trabalhos portuários, tomando-se por base o relatório da presidência provincial de 1 de março de 1859:

### ***CLASSES DE TRABALHADORES DO ARSENAL DA MARINHA***

		
<i>Carpinteiros</i>	<i>mestres</i>	<i>Contra-</i>
	<i>Ferreiros</i>	
	<i>Mandadores</i>	
<i>Carapinas</i>	<i>de 1º classe</i>	<i>Officiaes</i>
<i>Calafates</i>	<i>de 2º classe</i>	<i>Officiaes</i>
<i>Polieiros</i>	<i>de 3º classe</i>	<i>Officiaes</i>
<i>Tanoeiros</i>	<i>de 4º classe</i>	<i>Officiaes</i>
<i>Pintores</i>	<i>de 5º classe</i>	<i>Officiaes</i>
<i>Apparelho e Velame</i>	<i>de 6º classe</i>	<i>Officiaes de</i>

*Funileiros e Latoeiros*

“ “ “ “

“ “ “ “ “ “

*Pedreiros*

“ “ “ “ “

“ “ “ “ “

Figura 4.II – Oficinas de Classes

**O relatório, ainda, adverte categoricamente que “*não se inclui neste mappa os patrões, feitores, guardas e invalidos, canoeiros e serventes, em numero de 44, por não considerar-se pertencerem ao pessoal artistico: pela mesma razão se não inclui os 77 africanos livres (...) não são incluídos 78 aprendizes por serem os trabalhos que prestam de simples aprendizagem, e por consequência de pouco ou de pouco ou de nenhum proveito. Tambem se não inclui 2 patrões, 2 remadores, 3 guardas e 1 invalido, assim como africanos empregados em diversos serviços, por não se considerar pertencerem ao pessoal artístico, a que unicamente se refere este mappa*”<sup>128</sup> Funções técnicas especializadas interferiam, na *mão-de-obra do fazer tudo* dos escravos e homens pobres. Nota-se, porém, a ênfase do documento dada aos patrões, feitores e canoeiros. São esses cargos presentes nas hierarquias de ofícios dos barcos fluviais. Portanto, essas categorias nebulosamente definidas na documentação eram trabalhadores de ofício das três modalidades do transporte, incluindo escravos e libertos ou pobres homens do mar. Suas atividades, consideradas como “*de simples aprendizagem*”<sup>129</sup>, seriam pouco a pouco vulgarizadas na navegação de cabotagem. Mas, é importante destacar que essa mudança na organização do transporte fluvial na cabotagem vinha acompanhada do rompimento da operação entre os caminhos fluviais e marítimos. É esse desatar da operação do transporte fluvial nos mares que transformava elementos da organização da frota dos “*barquinhos*” pernambucanos. A fixação de companhias de vapores estrangeiras e brasileiras na década de 60 viria a exacerbar a nova cultura de organização nos mares. O relatório representado pelo “*Excellentissimo***

<sup>128</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório que “á Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco, Apresentou por Occasiao de sua abertura em 1 de março de 1860 o Excellentissimo Senhor Doutor Luiz Barbalho Muniz Fiúza. Relatório da Presidência Provincial do Estado de Pernambuco=1860. Relatório que o Excellentissimo Senhor Barão de Camaragibe Apresentou ao Excellentissimo Senhor Doutor Luiz Barbalho Muniz Fiúza por ocasião de passa-lhe a administração desta Província”. Pernambuco na typografia de M. F: de Faria, 1860, p. 16.

<sup>129</sup> Referencia aos patrões, feitores, guardas, canoeiros, serventes, remadores, africanos escravos e ou livres. Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório que “á Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco, Apresentou por Occasiao de sua abertura em 1 de março de 1860 O Excellentissimo Senhor Doutor Luiz Barbalho Muniz Fiúza. Relatório da Presidência Provincial do Estado de Pernambuco=1860. Relatório que o Excellentissimo Senhor Barão de Camaragibe Apresentou ao Excellentissimo Senhor Doutor Luiz Barbalho Muniz Fiúza por ocasião de passa-lhe a administração desta Província”. Pernambuco na typografia de M. F: de Faria, 1860, p. 16.



*Senhor Doutor Luiz Barbalho Muniz Fiúza*” apresentado na abertura da Assembléia Legislativa de Pernambuco em 1 de maio de 1860 reafirmava as conseqüências dessa nova cultura tecnológica. A pobre frota de pobres marujos da pequena cabotagem seria a primeira a sofrer esse impacto, como destaca o mesmo relatório referindo-se a ocupação de escravos marinheiros e africanos livres das barcaças e jangadas, além de canoeiros, homens pobres que pouco a pouco seriam desviados para outras atividades.

Porém, é importante ressaltar que a cabotagem pernambucana não se libertou de seus escravos marinheiros. Eles, ainda, representavam um grupo significativo nos trabalhos das embarcações da grande cabotagem, o que não se poderia dizer o mesmo dos pequenos, barcos na pequena cabotagem.<sup>130</sup> O empenho das autoridades e a propaganda do engenheiro Millet para importação de valores tecnológicos para renovação da pequena e grande cabotagem tinham uma intenção clara: libertar a pequena cabotagem da dependência das organizações de ofício desses homens do mar. O engenheiro, “*advogado da navegação a vapor*”, como observou o historiador Evaldo Cabral, destacava a irregularidade dos horários dos barcaceiros no transporte de gente e mercadoria. Gerar uma nova estrutura na cabotagem, como desejava o engenheiro, não significava necessariamente se libertar dos marujos escravos, mas das regras ou hierarquias nativas próprias de cada modalidade do transporte. Como conseqüência desse empenho, os escravos de aluguel em maior número ou ganho empregados nos ofícios das barcaças, jangadas e canoas na pequena cabotagem iam desaparecendo, mas compoem a tripulação das grandes embarcações.

É importante, ressaltar que as mudanças que aconteciam na organização do transporte fluvial no Recife se davam, primeiramente, nos barcos da cabotagem. É a fixação de novas embarcações estrangeiras que vão minar por definitivo a velha organização do transporte fluvial no litoral. Assistia-se o início de uma nova cultura náutica, onde a marcha rouca dos vapores comandada pelos capitães brancos e sua tripulação de técnicos, além de muitos escravos geravam ritmo novo para a organização da pequena e grande cabotagem. Os barcaceiros e jangadeiros foram os primeiros a sentir os efeitos dessa marcha náutica. Muitos jangadeiros deixaram suas funções de pesca nas associações étnicas e religiosas, tornando-se catraeiros ou “*contratos particulares para salvados*”, como destaca Câmara Cascudo (1954: 29). Firmava-se, portanto, no século XIX, no ceio da hierarquia

---

<sup>130</sup> Os anúncios dos Jornais de meados do século XIX mostram o número maior de fugas de escravos marinheiros na grande cabotagem, desmerecendo a pequena. Diário de Pernambuco (Recife), 1835-1860.

## **das jangadas do Recife, dois grandes grupos de jangadeiros: pescadores e catraeiros.**

Essa mesma direção observada nas mudanças operacionais dos barcos no litoral, aos poucos, penetrava nas instituições dos negros canoeiros nos rios a partir da década de 60. As velhas relações entre patrões, escravos e suas hierarquias culturais estavam fadadas desaparecer. Mas, o compromisso religioso que convergia interesses de brancos e negros na estrutura de dominação dos canoeiros resistia durante longa parte do século XIX, sofrendo transformações. A introdução dos vapores que traziam reformas na freguesia de São Frei Pedro Gonçalves, restringiam o espaço do porto reservado a instituição dos canoeiros, símbolo maior da hierarquia dessa comunidade. Os canoeiros do Recife tentavam sofrivelmente dinamizar a organização de seus serviços, preservando suas hierarquias negras, assunto que será aprofundado no próximo item.

### **Canoeiros**

Segundo a historiografia dos oitocentos sobre as irmandades de pretos, as hierarquias do Congo perdem, no Recife, o reconhecimento do governo provincial a partir de meados do século XIX. Mas, intervenções anteriores, como as do governador Montenegro marcaram o início de um período de desgaste para essas hierarquias de negros. O governador considerava um “*desaforo*” escravos negros ou libertos, além de pardos se tratarem por majestade, excelência, senhoria e demais títulos administrativos e cargos militares. A oposição e perseguição às hierarquias dos negros canoeiros, durante o governo de Caetano Pinto de Miranda Montenegro (1804 a 1817), gerava a descentralização do controle provincial sobre as patentes e cargos honoríficos dados aos pretos. É provável que se possam indicar as primeiras mudanças na distribuição de cargos e patentes observadas anos depois de seu governo.

Registros de Documentos de Apelação Civil do início da década de 30 confirmam a existência de patentes na organização das canoas do Recife. Pode-se levantar a hipótese que, mesmo durante o governo de Caetano Montenegro, as hierarquias sobreviveram clandestinamente e que logo depois passaram ao comando de outras autoridades públicas. O historiador Marcus J. M. de Carvalho faz referência ao período em que as hierarquias sofreram duros golpes em sua aceitação: “(...) *muitos negros chegaram a receber patentes dos seus cargos, de governadores, coronéis, capitães, etc, até pelo menos 1809 (...) Mas depois voltou tudo ao normal (...)*” (1998: 59).

Talvez, “*normal*” não fosse a palavra adequada, pois esses cargos honoríficos passavam a ser reconhecido por chefes da segurança pública e não mais pela autoridade máxima do poder provincial. Portanto, autoridades públicas, como chefes de polícia e, até mesmo, juizes de direito tornaram-se responsáveis pelo controle dos negros, concedendo-lhes a eleição dos reis do congo. A polícia, como órgão repressor, ficava responsável pelo controle social do grupo, como pode ser constatado nos documentos da polícia civil (PC) pertencentes ao Arquivo Público Estadual de Pernambuco e em notas do Diário de Pernambuco da década de 50. O historiador Pereira da Costa (1983g: 364) cita o fato ocorrido na cidade do Recife: “*Decorridos anos, passou a eleição dos reis de Congo, pelo menos no Recife, a ser confirmada pelo chefe de polícia, que expedia um diploma, de cujo curioso documento encontramos o registro de um na respectiva secretaria, expedido em 1848(...)*”.

No decorrer da década de 40, o costume antigo de nomeação de patentes por autoridades públicas para negros canoieiros permaneceu sem alterações do ponto de vista da organização interna dos negros. Essas hierarquias estavam envolvidas na mesma estrutura antiga do reinado que começava a ganhar vigor com as disputas eleitorais entre os candidatos ao trono da nação congo. Caso a irmandade não possuísse um juiz de paz em sua estrutura interna, as disputas eram promovidas por forças externas à organização, como juizes de direito que reconheciam as eleições. O historiador Marcus J. M. de Carvalho (1998: 60) afirma que “*em 1848, quando houve uma disputa entre dois candidatos, um juiz de Direito confirmaria a eleição do preto liberto Antônio de Oliveira para rei do Congo do Recife*”.

Com a descentralização das nomeações de cargos e patentes militares verificadas, durante o século XIX, pelo menos no Recife, as hierarquias sobreviveram no período pós-independência. Essas regras permaneceram, de certa forma, vigorosas nos períodos de crescimento urbano entre os anos de 1835-1860. Comungando com forças da esfera pública do poder provincial e religioso, além de particulares, as hierarquias africanas do Congo sobreviveram, mostrando-se contraditórias. Essa contradição expressava-se a medida em que a velha estrutura de nomeação de patentes, na qual negros subordinam negros, esbarrava com as arrematações privadas com seus trabalhadores livres e escravos. Além de fiscais do porto que conviviam com a velha instituição de pretos, dividindo forças entre os poderes internos as associações de ofícios.

Os trabalhos na freguesia do Recife se intensificaram a partir da década de 30 com vinda das missões francesas e dos barcos a vapor, quando o número de navios estrangeiros aumentava no terminal marítimo. É nesse período, provavelmente, que hierarquias do Congo tomam vigor e dinamismo próprios, juntamente, com as transformações verificadas na organização das outras categorias do transporte fluvial em meados do oitocentos. Conforme a estrutura hierárquica se flexibiliza com a fixação das companhias de barco a vapor e seus trabalhadores técnicos, crescem as arrematações de portos e armazéns para melhorar a infra-estrutura do terminal marítimo e seus ancoradouros.

**Construção de portos, cais residenciais, estradas, além do controle de mercadorias e armazéns, na maioria das vezes, estavam sob controle de particulares. O governo provincial eximindo-se de algumas responsabilidades de alto controle, como se verificou com a nomeação de patentes e cargos honoríficos, também, descentralizava os serviços públicos nas mãos de particulares. Serviços de transporte, manutenção de portos e passagens fluviais, sofriam a concorrência em hasta pública. Partes de serviços portuários eram arrematadas por algum barão ou proprietário de terras ou engenhos que iriam se responsabilizar pela manutenção do local e de seus trabalhadores.**

**Dessa forma, portos comandados por governadores negros modificavam formas antigas de atuação devido às arrematações.**

As arrematações particulares cresceram tanto na cidade do Recife que é possível verificar no livro de *“Autografos das leis Sancionadas Orçamento Municipal”* que vai de *“1835-1848 a 1852”*<sup>131</sup>, existente na Assembléia Legislativa de Pernambuco, contendo disposições de leis que regularizam as atividades dos arrematantes de obras públicas. O historiador Evaldo Cabral define este fenômeno como *“mentalidade privatista”* ao citar o número de construções de cais realizado por arrematantes que se sobressaiam às margens do Capibaribe, prejudicando a navegação das canoas. Afirmação, porém, forte demais para um período em que a aristocracia açucareira passava por crises e a burocracia se flexibilizava no Recife.

O escritor Raymundo Faoro defende o crescimento da burocracia estatal manipulada por uma camada social apta a participar das vantagens políticas e econômicas do sistema. Nesse âmbito, o historiador destaca a decadência dos senhores

---

<sup>131</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): *“A Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco/ Resolve: Regulamento titulo 1º. Da directoria de obras e trabalhos publicos Provinciaes Capitulo 1º. Organização da Directoria. Titulo 2º. trabalhos preparatórios Capitulo 2º. Das arrematações”*.

de engenhos no Nordeste, levando seus descendentes ao funcionalismo público, segundo ele “*o refúgio da grandeza Perdida*” (1998: 417). No Recife cresciam fiscais da parte administrativa do poder provincial que atuavam na vigilância de serviços contratados ou arrematados. A velocidade e a quantidade de serviços de arrematações particulares em portos e serviços de transporte dos barcos aumentavam. Mas, “*Mentalidade privada*” não seria a palavra adequada para o fenômeno das arrematações particulares de obras e serviços públicos. O que poderia reforçar o argumento de Faoro, onde camadas do poder particular podiam comungar trocas lícitas ou ilícitas com setores da burocracia estatal. O fato é que essa presença “*privada*” nos setores restritos a administração pública, principalmente, serviços urbanos relacionados ao transporte fluvial, como o controle de portos e armazéns provocou mudanças na organização dos portos chefiados por negros.

Os portos chefiados por negros eram administrados pelo “*governador do porto*”. Esse cargo era dado a um negro escravo ou liberto. O governador dos pretos canoeiros denominava-se, também, fiscal ou capataz, sendo um dos cargos, além dos reis do Congo, reconhecido pelas autoridades públicas. Muitas vezes, quando arrematado o território do porto ou parte de alguns armazéns, as atividades dos capatazes eram mantidas pelo arrematante do lugar. Provavelmente, a arrematação particular de alguns portos fluviais e marítimos vivificadas no século XIX, tenha alterado algumas relações culturais, principalmente, entre o “*negro superior*” - como era reconhecido o governador dos pretos pelos seus subordinados - e seu território de domínio, o porto fluvial.

A forte relação entre a cultura do negro canoeiro com seus instrumentos de trabalho denunciava parte da hierarquia rigidamente simbólica dessa expressiva categoria social. O viajante Kidder (1972: 96) que o diga ao descrever o ritual náutico que presenciou em meados do século XIX: “*Quando inferiores ou particulares encontram oficiais superiores, são obrigados a saúda-los com uma, duas, três ou quatro varadas n’água, com o varejão. O número de varadas obedece à hierarquia do indivíduo saudado, o qual sempre retribui o cumprimento com uma única varada*”. Se a reverência era diretamente expressada pelos instrumentos do transporte – como a vara -, o comando do porto fluvial significava o exemplo máximo do poder da organização dos pretos canoeiros. Não seria difícil de imaginar o conflito que poderia gerar quando um porto fluvial ou marítimo fosse dividido para ser administrado por particulares. Outro

escravo ou negro liberto e, ainda, um homem pardo ou branco convocado pelo arrematante privado, dividiria funções ou, até, o governo do porto.

**O porto das canoas da freguesia de São Frei Pedro Gonçalves é um exemplo típico dessa provável mudança que aconteceu no seio da organização dos negros canoeiros no Recife. As observações do historiador Evaldo Cabral destaca as idas e vindas de projetos de remoção do mais importante porto das canoas. Os projetos e motivos não faltavam, como as novas ruas que vão se edificando na freguesia do Recife e a necessidade de dar saída a rua do Apolo para dar maior facilidade para o trânsito em fins da década de 30. Outros projetos tramitaram por quase toda década de 40, como a transferência do próprio porto das canoas para a montante do rio Beberibe com aprovação dos próprios representantes da confraria dos canoeiros. A demora por uma resolução imediata, desde da década de 30, talvez, se julgue pela dificuldade em achar uma solução que agradasse ambas as partes.**

Porém, foi o início das obras de ampliação do Arsenal da marinha em 1851 que, inevitavelmente, desconcentrou o território de comando do governador do porto das canoas. Evaldo Cabral (1978:99) faz alusão às obras do Arsenal, descrevendo que “*o novo porto das canoas foi efetivamente transferido para a altura da travessa do Arsenal da Marinha, mas a capela não o acompanhou, sendo reconstruída nas proximidades do seu primitivo sítio, segundo indica um documento que me comunicou amavelmente o historiador J. A. Gonçalves de Mello*”. O porto fluvial ou marítimo era, além do território de comando do governador dos canoeiros, parte do lugar para punição dos negros subversores. Enfim, local da afirmação máxima do poder dos “*negros superiores*”.

As mudanças na relação de poder com o *território* tornaram-se a cada década que passava um exercício de sobrevivência para as relações culturais dos negros com a instituição dos canoeiros. Em 1852 a ampliação do cais do Apolo estendendo-se até a travessa dos Guararapes que, segundo Evaldo Cabral, “*engoliria*” o novo porto das canoas, causava perturbações na organização dos pretos canoeiros. A começar pela sede da irmandade e da capela dos canoeiros, símbolos máximos do poder religioso dos pretos. Onde ficar? Seria a questão central da confraria de pretos. O governador do porto das canoas da Freguesia de São Frei Gonçalves sugeriu a edificação da capela no terreno localizado no fundo de sua propriedade, em frente à rua do Apolo e depois muda de opinião, sugerindo um outro terreno, também, nos fundos, na frente da travessa do antigo porto das canoas (Mello, 1978: 99). Na década de 50, a capela perde a antiga

devoção que tivera a Nossa Senhora da Conceição, substituída pela invocação da Santa Cruz dos canoeiros acompanhada pelo novo porto das canoas.

A resistência angustiosa do porto das canoas da freguesia de São Frei Gonçalves espremido pelo cais do Apolo, alcançou anos da década de 60, embora não se saiba quantos. No ano de 1862, como se pode constatar no relatório de obras públicas, se fazia reparos na rampa do porto das canoas: “(...) *os reparos do socorro, os da rampa do porto das canoas no Recife (...)*”.<sup>132</sup> A sobrevivência do *território* de comando ou porto fluvial, mesmo dilacerado, pode significar a resistência da organização dos pretos canoeiros e de suas hierarquias. Embora, o governador da província de Pernambuco não reconhecesse as patentes e cargos dos negros, as autoridades do poder legislativo e eclesiástico aprovavam o título de governador do porto das canoas nos documentos que tramitavam nas duas esferas de poder.

Os ofícios da Assembléia Legislativa e do poder eclesiástico em fins da década de 50 vislumbram esse fato. O ofício do secretario interino da Província em 1857, remetendo o requerimento do “*capataz*”, governador das canoas da freguesia do Recife, revela a importância desse chefe canoeiro na manutenção dos estatutos da confraria: “*Abril 18 – Officio do secretario interino da Prov.<sup>a</sup>, remettendo o requerimento do Capataz da secção dos canoeiros do Bairro do Recife sobre o compromisso existente Para que ser confirmado da Irm.de da S.t<sup>o</sup> Cruz A E de N. Eclesiásticos*”.<sup>133</sup> Como elemento chave na estrutura hierárquica dos canoeiros, o governador das canoas tornou-se uma espécie de “gancho” para o reconhecimento extra-oficial das demais patentes abaixo e chefiado por ele. Só o nome do governador das canoas era reconhecido nos documentos oficiais e no compromisso da irmandade.

O documento escrito no parágrafo anterior mostra a força do capataz dos pretos canoeiros, representando a instituição através de um requerimento, no qual lhe concedia autoridade para reclamar a renovação do compromisso a ser aprovado. Num ofício de 17 de Março de 1857, escrito pelo “basílico” Antônio da Silva Santos para a presidência da província, nota-se a vigilância e preocupação do poder eclesiástico e legislativo

---

<sup>132</sup>Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Fallas á Ass. Prov. – 1862 – 64. Relatório com que abriu a Assembléia Legislativa Provincial desta Província o excellentissimo senhor vice – presidente doutor Joaquim Pires Machado Portella. Pernambuco. Typographia de M.F. de Faria & Filho 1862, p. 27–28.

<sup>133</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): 1855 a 1856 a 1857 – Officios Pareceres Requerimentos Representações. Officios expedidos officios recebidos Pareceres de Comissões Requerimentos, Representações. 1857 – Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco Sessão ordinaria - Officios recebidos, p. 62.

atentos sempre, a renovação do compromisso da referida irmandade<sup>134</sup>: “*Li o compromisso da Irmandade da S.t<sup>a</sup> Cruz dos pretos canoieiros desta freg.<sup>a</sup>, sobre o qual V. Ex.<sup>a</sup> me determina que informe, e como so me cumpre tratar do que diz respeito aparte religiosa, levo ao conhecimento de V. Ex.<sup>a</sup>, que nelle nada incontrei, que se opponha as leis, e rito da Igreja(...)*”<sup>135</sup>

Opor-se às leis e ritos da Igreja, como destaca o documento, parecia uma dúvida que pairava nas esferas do poder legislativo e religioso em relação ao compromisso da irmandade da Santa Cruz dos Pretos Canoieiros. É provável que o medo de oposição à tradição da irmandade se refletia no poder delegado ao governador das canoas na irmandade de pretos. Mas, o mesmo documento conforta as autoridades, destacando que “*(...) as disposições ali consignadas são copiadas de outros compromissos aprovados, e em vigor*”, descreve o basílico.<sup>136</sup> Porém, o vigário adverte ao poder dado ao governador dos pretos canoieiros em relação à reunião das rendas da Capela. O governador ou capataz exercia, segundo ele, a função de tesoureiro. O “basílico” afirmava que a aprovação do compromisso requer a retirada do governador ou capataz dos pretos da responsabilidade pela administração do prédio e das rendas da irmandade: “*(...) segundo estou informado, de querer a irmandade ser compromissada, he para tirar a administração da dita capella do capataz dos pretos canoieiros, que se chama aposse do pequeno rendimento da capella, suas esmollas diz que não tem aquém dar contas*”.<sup>137</sup> Responsável pelas rendas da pequena Capela, o capataz dos pretos sofreu um grande golpe no exercício de seus poderes, sendo suprimida sua autoridade no controle administrativo da capela no ano de 1857.

Percebe-se que na linguagem da documentação legislativa e eclesiástica, além de ofícios da presidência, exceção aos documentos de Apelação Civil da cidade, o governador dos pretos canoieiros é tratado como “*fiscal*” ou “*capataz*”. Ao fiscal ou capataz, segundo o artigo 11 do título 13 das disposições gerais presentes nas posturas municipais da província em 1835, incumbia “*velar em que por qualquer modo não*

---

<sup>134</sup> Marina de Mello e Souza (2002: 168) confirma o receio dessas autoridades: “*(...) essas organizações algumas vezes assustavam as autoridades, que viam nelas movimentos conspiratórios (...)*”.

<sup>135</sup> Arquivo Público Estadual (Recife): Catálogo Analítico AE – 8, Autoridades Eclesiásticas, data: 1857. Sec. Documentos manuscritos APE. Ofício de 17 de Março de 1857(Recife). Basílio Antônio da Silva Santos – Vigário Sr. Conselheiro Sérgio Teixeira de Macedo, p. 167.

<sup>136</sup> Arquivo Público Estadual (Recife): Catálogo Analítico AE – 8, Autoridades Eclesiásticas, data: 1857. Sec. Documentos manuscritos APE. Ofício de 17 de Março de 1857(Recife). Basílio Antônio da Silva Santos – Vigário Sr. Conselheiro Sérgio Teixeira de Macedo, p. 167.

<sup>137</sup> Arquivo Público Estadual (Recife): Catálogo Analítico AE – 8, Autoridades Eclesiásticas, data: 1857. Sec. Documentos manuscritos APE. Ofício de 17 de Março de 1857(Recife). Basílio Antônio da Silva Santos – Vigário Sr. Conselheiro Sérgio Teixeira de Macedo, p. 167.



*praticuem-se actos immoraes, ou se concorra que elles se praticuem em publico (...)*”.<sup>138</sup> Posturas municipais destinadas à cidade do Recife e a manutenção de seus portos fluviais e marítimos se referem, especificamente, a função administrativa do fiscal ou capataz do porto: “(...) *o administrador ou capataz do porto*”.<sup>139</sup> Embora, o fiscal ou capataz preto do porto das canoas permanecesse com o título honorífico de “*governador dos pretos canoeiros*” perante algumas autoridades do poder público, os documentos oficiais insistem em ocultar o cargo. Designando apenas a função do capataz ou fiscal, as autoridades fingiam não compactuar com a estrutura de organização dos negros. As naturezas da documentação ainda contribuem para reflexão da importância dessa organização que se atrelava a uma nova cultura urbana que se pretendia inculcar pelas autoridades provinciais. “*Fiscal*”, “*administrador ou capataz do porto*”, assim designavam as posturas municipais da década de 30, todos os administradores de portos fluviais ou marítimos. Nebulosamente referiam-se ao “*capataz*”, igualmente, os documentos eclesiásticos, aglutinando na semântica da palavra o mesmo sentido atribuído ao funcionamento de certos portos de canoas chefiados por governadores pretos.

A administração dos portos chefiados por negros governadores adaptava-se as novas regras. Este fato, talvez possa nos induzir a entender que as hierarquias do Congo desapareciam em meados do oitocentos, o que não é verdade. É sensato, porém, afirmar que as hierarquias se vulgarizam com passar do século XIX, perdendo uma gradual importância aos olhos das instituições brancas. A existência de vários ofícios e requerimentos da Assembléia Legislativa renovando o compromisso dessa irmandade de ofício, além de uma gravura sobre a capela da Santa Cruz dos negros canoeiros do Recife até o início do século vinte, é prova de que o compromisso das canoas foi, antes de tudo, resistente. Resistência esta que permitiu a essa instituição étnica e religiosa conviver com mudanças e rotinas em sua organização.

Provavelmente, a vinda das missões hidrográficas francesas e a euforia dos vapores com a instalação das companhias de navegação tenham contribuído para

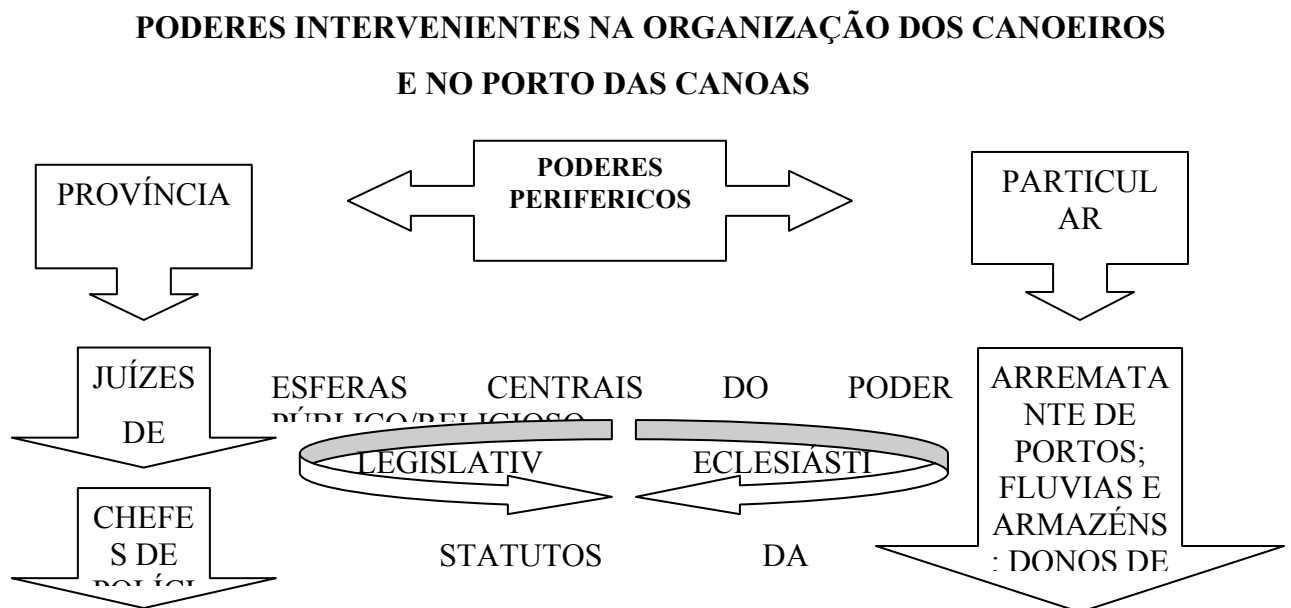
---

<sup>138</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Livro de Posturas Municipais, Este livro ha de servir para nelle se registrar as Posturas das Câmaras Municipal desta Provincia: tendo no fim termo de encerramento. Secretaria da Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco 1º. de Abril de 1835. Laurentino Antonio Morª. De Carvº. 1º. Secretrº. D' Asmblea Prov.ª. Título. 13. Disposições Geraes. Art 11, p. 79.

<sup>139</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Posturas Municipais 1849 – N. 30 - Posturas da Câmara Municipal da Cidade do – Recife - A Asmblea Legislativa Provincial de Pernambuco sob proposta da Camara Municipal da cidade do Recife. Decreta as seguintes posturas. Título 11. Da Policia dos mercadores, casas de negocio, e portos de embarque, p. 64.

desvalorização e/ou adaptação das hierarquias negras no transporte fluvial. O ritmo da locomotiva a vapor dos mares, a partir da década da década 40, obscurecia a velha hierarquia étnica e religiosa dos canoeiros. Surgia uma nova dinâmica estrutural na organização dos canoeiros que podia ser definida, em parte, pela atuação conjunta de setores do poder provincial e de particulares. O primeiro setor estava ligado às autoridades que reconheciam o cargo de "governador das canoas" – juizes de direito e chefes de polícia, além de fiscais que, indiretamente, através dos arrematantes cobrava as rendas dos serviços prestados pelos negros.

O outro setor é destinado aos arrematantes dos portos fluviais ou marítimos e armazéns que contratavam os serviços do capataz ou fiscal em hasta pública. A instituição religiosa e o poder legislativo não se desvinculam desse processo de transição. Eles compactuavam com as duas esferas de poderes externos que atuavam na manutenção da estrutura do transporte fluvial: autoridades da burocracia (Por “*administração*”) e Particulares (por “*arrematação*”). É importante traçar um quadro dessa estrutura de poder misto que cresce na prática das relações urbanas, interferindo diretamente na organização das canoas no Recife:



**Figura 5.II – Fluxograma dos Poderes e Hierarquias dos canoeiros**

*É possível Observar como funcionavam as relações dos poderes periféricos, tendo como núcleo central os poderes legislativo e eclesiástico. Estes poderes centrais seriam responsáveis pela manutenção do estatuto da irmandade que, primeiramente, seria aprovado pelo poder eclesiástico para em seguida ser sancionado pela assembléia legislativa. Depois da aprovação do compromisso, poderes periféricos reconheciam através da nomeação de cargos honoríficos, as hierarquias superiores do reinado. Setores da burocracia provincial, representado pela figura do juiz de direito e chefes de polícia estavam diretamente encarregado pelo processo eleitoral do reinado do congo, apaziguando rivalidades. Os chefes de polícia que emitiam documentos de cargos ficavam de posse do controle social externo da organização dos negros canoeiros. É muito provável que a figura do “juiz de paz”, membro da irmandade, não existisse na confraria dos pretos canoeiros do Recife, pois funcionários da burocracia provincial eram forças externas atuantes na relação entre poderes internos da organização.*

As forças internas da organização dos canoeiros sofriam efeitos diretos da interferência de particulares, dentre eles, arrematantes de portos fluviais, marítimos e armazéns. O primeiro interferia diretamente na autoridade do governador das canoas ao assumir a tutela do cativo ou “*negro superior*”, caso as autoridades públicas cedessem a administração do porto para ser disputado em hasta pública. Do mesmo modo, o segundo podia desfrutar de parte da frota dos canoeiros ou dos armazéns existente no porto das canoas. Uma petição da Assembléia Legislativa de Pernambuco revela como funcionava o universo das arrematações de serviços portuários. O documento destaca a arrematação de uma capatazia do porto em 16 de abril de 1850:

*“(…) tendo o regulam.to presidencial de 4 de junho do indicado anno expedido em execução da lei referida determinando que os serviços da capatazia fossem arrematados em haste publica, a quem por menos os fizesse; acontecêo hirem os ditos serviços a praça, emglobadamente, pela quantia de – quatro contos d`reis, com as condiçoêns onerosas de conservar o arrematante effectivam.e desaceis*

*jornaleiros e hum feitor em activid.e durante nove mezes do anno e doze no decurso de três mezes (...)”<sup>140</sup>*

Essas trocas entre os poderes públicos e particulares eram intermediadas pela fiscalização dos fiscais de serviços e obras que recolhiam parte das rendas que lhe cabia nesse sistema de relações que incluía, também, novas categorias de trabalhadores. A infiltração de trabalhadores livres, como jornaleiros, provocava uma nova dinâmica de convívio no ceio da cultura náutica dos pretos, embora não provocasse nenhuma transformação significativa na estrutura de dominação dos canoeiros.

A organização das canoas no Recife, também, estava intimamente ligada aos trabalhos auxiliares na cabotagem da costa e do terminal marítimo. Com a fixação de companhias de vapores inglesas, na década de 60, crescia a infra-estrutura nos portos marítimos para atender as necessidades dos novos barcos chefiados por capitães brancos. A necessidade de melhorar a frota pernambucana de cabotagem com a introdução do barco vapor, restringia a operação dos negros canoeiros nos caminhos do litoral. Mas, essa restrição não chegava a provocar uma mudança direta na estrutura hierárquica dos negros ao contrário do que acontecia, de maneira geral, nos elementos da operação e organização de outras modalidades do transporte fluvial na cabotagem.

**Nos rios, a operação dos canoeiros d`água parece prolongar-se, além de meados do século XIX. Era do interesse próprio de alguns setores da administração burocrática manter a estrutura de organização dos canoeiros, como forma de adquirir rendas para o próprio setor. O dinheiro adquirido e a preservação da instituição da escravidão sustentavam a credibilidade das hierarquias negras aos olhos do poder provincial e da sociedade escravista. Por essa razão, a criação da companhia do Beberibe não interferiu na organização das canoas do Recife. A provável introdução de marinheiros nas lanchas d`água da companhia não afetava as relações de poder das hierarquias do congo. O crescimento da categoria de escravos marinheiros nesse setor do abastecimento, ao invés de criar uma retração nas atividades dos canoeiros, gerava uma competição.**

Essa competição crescia à medida que a companhia não cumpria seu contrato com o governo provincial, desdobrando-se em problemas sérios até a década de 60, reafirmando, portanto, a dependência do transporte clandestino dos aguadeiros do Recife. É importante refletir que mesmo o desaparecimento dessa categoria de negros

---

<sup>140</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Conjunto de Petições. Caixa 122P. “*Ill.mos Snr.es*

aguadeiros, não significava uma mudança substancial na organização do transporte das canoas. Os canoeiros atuavam em muitos serviços de abastecimento e transporte de gente. A principal mudança acontecia no desatar das atividades dos canoeiros nos caminhos marítimos, para depois refletir na operação dos caminhos fluviais e, conseqüentemente, nas associações de ofício. A estrutura de organização dos negros canoeiros resistia e parece que não é tão difícil de entender o porquê: Além da operação resistente nos rios assoreados, os canoeiros preservavam a instituição da escravidão negra tão necessária para a vida pernambucana<sup>141</sup> sob seus próprios cuidados, através de suas rígidas regras de punição.

É provável que a preservação de certas práticas culturais dos negros canoeiros fosse uma forma de preservar a instituição da escravidão, embora negros livres continuassem a trabalhar nas mesmas condições, segundo as regras da instituição dos canoeiros. As próprias companhias de navegação e os senhores de ganho se reservavam ao custo de certos castigos ao entregar o escravo fugitivo ou o negro canoeiro a responsabilidade dos "*negros superiores*" que comandavam a instituição, sem reechar coisa alguma, confiando na qualidade da punição. Num processo de Apelação Civil do Tribunal da Relação este fato parece claro, quando um escravo de ganho subverte a regra do percurso que trazia um caixeiro viajante inglês, Samuel Kitchen, vindo de Olinda com destino ao bairro do Recife. O escravo mudou o caminho bastante conhecido, aproximando-se do mangue e fugindo da direção do Recife, alegando procurar o canal. O longo processo envolvendo, também, o dono do escravo revela que ambas as partes concordaram com a punição do negro que seria levado a capatazia do porto das canoas para ser castigado pelos seus superiores: "*(...) O mesmo Appellado não jugou suficientemente castigado com os soucos dados pelos Appelantes<sup>142</sup>, mandando-o por isso castigar pelo chefe dos canoeiros do porto, e que a ter ido o preto em braços ninguém se animaria a castigalo mais*".<sup>143</sup>

---

*Legisladores Provinciães Apresentado em 16 de Abril de 1850 A' comissão de fazenda e orçam.to.*

<sup>141</sup> Robert Conrad (1978: 39) fala da instituição da escravidão que se preservou intacta até a década de 60, afirmando que "*não houve qualquer organização antiescravista de qualquer porte ou popularidade no Brasil até a década de 1860 e não existiu, também, qualquer jornal brasileiro que defendesse a abolição da escravatura. Alguns opunham-se ao tráfico de escravos africanos, agora esse tráfico já fora suprimido eficazmente, mas "nenhum" era contra a escravatura. Os brasileiros defendiam seu sistema de trabalho escreveu o mesmo observador, "não por razões políticas, mas...por razões de religião e moralidade"*.

<sup>142</sup> Os "*Apellantes*" eram conhecidos do inglês Samuel Kitchen.

<sup>143</sup> Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (Recife): Tribunal da Relação da Relação, 1832. Libelo Crime - *Apelante*: Samuel Kitchen e outros; *apelado* Manoel Lins da Veiga, p. 130.

As transformações que aconteciam nas relações de trabalhos dos canoieiros não modificavam as regras da instituição, principalmente, as de punição. Elas eram irreduzíveis, provavelmente, possa-se afirmar que foram as mais resistentes na organização dos canoieiros. Afinal, a força da punição representava a reafirmação do poder e sobrevivência das hierarquias dos negros superiores. Os negros denominados “*superiores*” podiam estar na condição de forro ou liberto e escravo. Os subordinados aos negros superiores deviam obediência, independente de ser escravo de ganho sob tutela de um proprietário negro ou senhor branco. O processo de Apelação Civil é expressivo ao revelar a condição do negro canoieiro infrator que conduziu ao perigo de roubo o caixeiro inglês Samuel Kitchen: “(...) *Porque criminoso deve ser considerado o preto canoieiro escravo*”.<sup>144</sup> O processo segue bem enfático ao descrever que o dono do escravo, mesmo tendo a tutela do cativo, não receberá punição, pois as regras dos canoieiros são bem rígidas e qualquer insubordinação quem deve responder pelos seus atos é o negro que desobedeceu às normas da instituição. O peculiar na regra de punição, quando comparada a da escravidão imposta por instituições brancas, era que a dos negros não se via a condição do cativo, mas a insubordinação de um membro da comunidade.

A influência da comunidade dos canoieiros era tão marcante no convívio da vida urbana que se refletia no território ocupado pelos portos chefiados por negros, demarcados nas principais freguesias da cidade do Recife: O bairro do Recife, Santo Antônio, São José e Boa Vista. Evaldo Cabral vai mais além, e afirma que esses portos existiam, também, nos arrabaldes do Recife. Deveriam existir vários portos de canoas e ancoradouros de rios e mar onde estas pequenas embarcações se acomodavam. Porém, é preciso deixar evidente que, aqui, se faz referência aos portos das canoas onde governava o capataz ou “governador das canoas” arrematado em hasta pública ou administrado por autoridades burocráticas. Portanto, foi possível registrar, apenas, a presença de três estratégicos portos das canoas nas principais freguesias da cidade comandados, provavelmente, por negros canoieiros libertos ou escravos ditos muitas vezes “*superiores*”.

Esses portos citados na documentação e identificados na iconografia eram os mais importantes e centrais. Segundo Boa Ventura Santos, o fato das gravuras,

---

<sup>144</sup> Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (Recife): Tribunal da Relação da Relação, 1832. Libelo Crime - Apelante: Samuel Kitchen e outros; apelado Manoel Lins da Veiga, p. 24.

fotografias e mapas centralizarem ou demarcarem com precisão um elemento central, já expressava a importância deste em relação aos demais. À medida que for possível entender a distribuição espacial desses portos administrados por esses “*negros superiores*”, pode-se desvendar mais sobre o funcionamento desse transporte. Segundo Evaldo Cabral, esses negros canoieiros territorialmente demarcados em seus portos fluviais competiam entre si. Provavelmente, existia mais de um governador das canoas na cidade do Recife, pois havia três portos fluviais exclusivos para as canoas, distribuídos nas três freguesias centrais. O espaço demarcado por esses portos fluviais, principalmente, os mais centrais denota a importância e rentabilidade desse tipo de transporte para os donos de escravos.

Portanto, revelam-se elementos da organização desses negros canoieiros, onde se percebe uma forte presença de simbolismo e poder que sustentavam essas relações de reverência e submissão. Entretanto, observam-se as mudanças que vão se ramificando na relação entre a cultura dos negros canoieiros e seus símbolos de trabalho e poder. É um processo lento que reúne diversos fatores ligados, a nova cultura náutica oriunda das missões francesas hidrográficas e dos barcos a vapor. Dentre os fatores, é possível destacar: a vulgarização das hierarquias do Congo; o desmembramento do território portuário chefiado por governadores negros; a diminuição do poder do governador do porto das canoas. São esses três acontecimentos que sinalizaram indireta ou diretamente as mudanças provocadas pela influência da nova cultura e tecnologia náutica na estrutura interna de poder dos canoieiros.

A descentralização das nomeações de cargos honoríficos como se verificou no início do século XIX, não atingiu diretamente a organização dos canoieiros, embora tenha desencadeado uma *cultura urbana de vulgarização* das estruturas hierárquicas do congo. Esse processo de desgaste é visível na observação da documentação primária da Assembléia Legislativa e das autoridades religiosas, como já foi descrito. Outro fator era o desmembramento do principal porto fluvial das canoas. O porto, território símbolo de poder, estava sendo, gradualmente, engolido por atividades e obras de arrematações e a sede da autoridade se desarticulava. O território portuário desmembrando-se crescia a ameaça à autoridade do governador dos canoieiros. A vulgarização do título honorífico de *governador do porto das canoas* para *capataz* ou *fiscal* reafirmava a mudança no poder do chefe da organização.

---

É possível, porém, esquematizar essa estrutura de poder mapeando seus chefes, mostrando as mudanças nas atribuições dos cargos. Dessa forma, pode-se observar como seus elementos simbólicos foram sendo enfraquecidos, conseqüentemente, abalando a autoridade administrativa e militar da organização. O quadro abaixo demonstra os principais chefes, na direção da escala superior para a inferior, e suas novas atribuições ou funções exercidas, nas quais os documentos primários vislumbram:

<b>HIERÁRQUIA ÉTNICA E RELIGIOSA DOS CANOEIROS</b>	
<b>POSIÇÃO</b>	<b>FUNÇÃO</b>
“Fiscal ou Capataz do Porto das Canoas”	Capataz ou fiscal do porto
“Coronel dos Canoeiros”	Auxiliar das rendas do transporte das canoas, junto ao capataz
“Major dos Canoeiros”	Auxiliar do capataz
“Capitão dos Canoeiros”	Chefe das embarcações

**Tabela 5.II – Mudanças na Hierarquia dos canoeiros**

Esse quadro explicativo pretende mostrar como as mudanças na organização dos canoeiros se efetuaram de cima para baixo, provocando um “efeito dominó”, onde os chefes perdiam espaço dentro do limitado poder do território ou porto fluvial. O governador dos canoeiros, cargo afetado diretamente pelas novas prerrogativas dos poderes burocrata, particular e religioso, perdia o controle sobre o porto fluvial, afetando na administração das rendas da capela da irmandade. Instituição esta que renovava seus compromissos durante o final da década de 50 em detrimento da autoridade do governador de pretos. É provável que o governador dividia sua função administrativa com o coronel dos canoeiros que se responsabilizava com as rendas oriundas do transporte fluvial. Nesse sentido, o coronel sofria diretamente com a diminuição do poder do governador das canoas, esvaziando-se de sua função diante das restrições impostas pelo poder eclesiástico. O major, como já se pode constatar nos documentos de Apelação Civil, parecia exercer um papel definido – o da punição dada às subversões no ceio da organização dos canoeiros. Seu papel, junto ao governador dos pretos, era de julgar. O documento é claro ao destacar sua função de receber reclamações, sempre junto ao governador das canoas, autoridade máxima. A



vulgarização das funções do governador das canoas, como se verificava em fins da década de 50, pode ter afetado nas relações de punição.

As mudanças na estrutura de poder ocorridas no final da década de 50 e início da década de 60 estimulavam a ameaça, embora menor, de outra hierarquia de dominação entre os negros – o capitão das embarcações. As prováveis mudanças nas relações entre o comando dos negros “superiores” e o capitão, caudilho chefe das embarcações, podia ter gerado a futura quebra do ritual náutico descrito com tanto cuidado pelo cronista Kidder. Se o governador esvaziava sua autoridade junto a seus caudilhos, a reverência aos superiores expressada nos instrumentos de trabalho do canoeiro perdia vigor. Porém, pode-se supor que o menos afetado nesse enraizado de relações de submissão seja o capitão das embarcações. Ser capitão era, também, adaptar-se a estrutura náutica da cabotagem pernambucana. Isto se explica porque sua autoridade, além de mística, estava relacionada diretamente ao comando operacional da frota dos barcos.

Dessa forma vislumbra-se a formação de uma cultura urbana que sofria transformações, onde o transporte fluvial expressão simbólica das hierarquias negras desenvolveu-se, marcando seu espaço de domínio espalhado por diversos portos. Projetando articulações com os arrabaldes da cidade, esse transporte cetro do poder dos negros foi instrumento poderoso para crescimento do território urbano. O que se limitava aos principais portos chefiados por negros e brancos expandia-se para cais de particulares e novas estradas abertas nos arrabaldes, sempre na direção da via fluvial. Os negros canoeiros e suas hierarquias ajudaram a promover a ocupação dos arredores do Recife, resistindo além de meados do oitocentos. A instalação de companhias de vapores estrangeiras impulsionou reformas no terminal marítimo, interferindo nos portos adjacentes, caso do porto das canoas da freguesia de São Frei Pedro Gonçalves. Assim verificava-se a retração do símbolo máximo de comando do governador dos pretos canoeiros - o porto fluvial que diminuía de tamanho. Outras organizações, inevitavelmente, tentavam resistir ao efeito da vinda das missões e dos barcos a vapores, mas estavam convivendo, lado a lado, com ameaça das transformações vinda dos mares, caso dos jangadeiros.

### Jangadeiros

Parte dos elementos da organização das jangadas estava ameaçada a desaparecer com a chegada das missões hidrográficas e da tecnologia dos vapores. A situação dos jangadeiros agravou-se com a obstrução da barreta das jangadas e da barra de Suape na

mesma época, comprometendo a comunicação dos jangadeiros do sul da província com o porto do Recife. Com o rompimento desse importante circuito marítimo e em parte fluvial, a organização das grandes jangadas se desarticulava. Quanto às hierarquias étnicas e religiosas dos jangadeiros pescadores, é muito provável que tenham resistido durante o século XIX, como a dos canoieiros. Porém, as mudanças que aconteciam era, principalmente, nas hierarquias de bordo dos jangadeiros que passavam a ser controlada pelo Arsenal da Marinha, desestruturando paulatinamente o poder do patrão. Podemos mostrar um quadro que sinaliza essas mudanças:

<b>MUDANÇAS NA HIERARQUIA DE BORDO JANGADEIROS NA PEQUENA CABOTAGEM</b>	
<b>POSIÇÃO</b>	<b>FUNÇÃO</b>
CAPITÃO MOR DA MARINHA	Funcionário do Arsenal da Marinha de Pernambuco
CAPITÃO OU MESTRE DA JANGADA	Patrão ou mestre individual do barco
MARUJOS DAS JANGADAS	Tripulação de subordinados e auxiliares do capitão

**Tabela 6.II – Mudanças na hierarquia de bordo dos jangadeiros**

A função de capitão ou mestre da jangada é controlada pelo capitão mor da marinha, funcionário do Arsenal. Num quadro demonstrativo da década de 50 sobre trabalhadores dessa instituição, os “*catraeiros*” ou jangadeiros de carga faziam parte do pessoal não artístico, mas sob a tutela do capitão mor da marinha. João Baptista D’Oliveira Guimarães, ajudante do capitão mor da marinha, descreve os números de trabalhadores de ofício classificados na inspeção do Arsenal da marinha em 1859. Dentre os trabalhadores africanos livres existentes, estão os jangadeiros e canoieiros que “*em serviço, prompts 12 e 1 doente, soma de 13*”.<sup>145</sup> É provável que esses marujos tenham se dividido nas atividades do terminal, resistindo duras penas, convivendo com

<sup>145</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): “Relatorio da Presidencia Provincial do Estado de Pernambuco=1860. Relatorio que o Excellentissimo Senhor Barão de Camaragibe apresentou ao Excellentissimo Senhor Doutor Luiz Barbalho Muniz Fiúza por Occasião de passar-lhe a administração desta província de Pernambuco”, typographia de M. F. de Faria 1860. p.16.

a introdução da locomotiva a vapor dos mares. Essa convivência que ameaçava as relações de poderes da organização dos jangadeiros encontrava espaço para uma nova relação de poder que emergia da nova cultura náutica, sentida da mesma forma, pelas velhas relações entre patrões e mestres das barcaças. Assunto que será desdobrado a seguir.

### **Barcaceiros**

A partir de meados do século XIX a antiga hierarquia de bordo dos barcaceiros não resiste às pressões das missões hidrográficas francesas, da introdução das embarcações a vapor com a instalação de companhias de navegação. Porém, como foi visto anteriormente, os patrões não eram mais pertencentes à nova estrutura da cabotagem dominada pelos barcos a vapor em fins da década de 50. O barcaceiro e outros ofícios similares com seus marujos escravos, como sumacas e alvarengas podem até ter resistido “à concorrência dos vapores da Companhia Pernambucana” e seus frágeis recursos, como alega o historiador Evaldo Cabral. Mas, não por tanto tempo, quando a partir da década de 60, companhias de vapores inglesas se instalavam na freguesia do Recife.

As mudanças na organização das barcaças se davam, primeiramente, em seus elementos operacionais na cabotagem já descritos em capítulos anteriores. Conseqüentemente, a velha hierarquia de bordo entre patrão e marinheiros escravos que compunham a organização das barcaças nos rios e litoral pernambucanos, estava fadada a desaparecer. A tripulação da barcaça que pertencia, grande parte, a senhores de engenhos e mestres de barcos perdia, na concorrência do barco a vapor, serviços de transporte de gente. Essas relações internas de poder enquadradas no jogo de submissão de títulos honoríficos concedidos pelo governo referentes à hierarquia de bordo, passava para responsabilidade do Arsenal da Marinha em meados do século XIX, como adverte Geraldo Silva. Contudo, essa responsabilidade não deixava claro, até que ponto, os títulos hierárquicos comuns aos barcos nativos foram preservados. Essa hierarquia passava a vigorar para cada proprietário individual de barcos, organizando a desconcentrada tripulação de barcaças ou barcos nativos similares. Pode ser esquematizada no quadro a seguir, essas mudanças nas relações de poderes a bordo:

**MUDANÇAS NA HIERARQUIA DE BORDO DOS BARCACEIROS  
QUE COMPUNHA NOS RIOS E NA PEQUENA E GRANDE  
CABOTAGEM**

<b>POSIÇÃO</b>	<b>FUNÇÃO</b>
Capitão Mor da Marinha	Funcionário do Arsenal da Marinha de Pernambuco
Capitão de Mar e Guerra	Patrão ou mestre individual do barco
Marujos da Barçaça	Tripulação de subordinados e auxiliares do capitão

**Tabela 7.II – Mudanças na hierarquia de bordo dos barcaceiros**

É provável que a hierarquia de bordo encontrada no grupo dos barcaceiros fosse a mais rígida, pois as relações de poder entre mestre ou patrão com seus marujos, principalmente, escravos de aluguel estavam bem latentes. A submissão dos marujos estava clara e direta, centralizada na figura única do capitão de mar e guerra. O capitão mor da marinha, cargo burocrático criado pela capitania dos portos, passava a controlar as rendas da marinha de cabotagem. As velhas relações entre o caudilho chefe, patrão da embarcação e sua tripulação de marujos não estavam mais vigorosas na década de 60 em meio à concorrência do pessoal dos vapores que se instalaram na freguesia de São Frei Pedro Gonçalves. .

## **CONCLUSÃO**

As transformações na organização do transporte fluvial como um todo seguiu as mudanças provocadas na operação do mesmo. Mas foi a direção dessas mudanças que sinalizaram o efeito lento de desestrutura das hierarquias dos “*barquinhos*” fluviais que navegavam nos rios e mares. Esse efeito sentido, primeiramente, nos mares com a vinda das missões hidrográficas francesas e a novidade dos barcos a vapor, provocou o desgaste das antigas organizações nativas, como a dos jangadeiros e barcaceiros. Algo, entretanto pode ser lançado para reflexões futuras que se refere aos tipos de relação entre poderes presente em cada modalidade. A hierarquia de bordo rígida por fortes relações com patronato estava fadada a desaparecer, enquanto organizações mais *flexíveis*, ou, de “*uma certa mobilidade e autonomia*” nas palavras do viajante Koster,

caso das canoas do Recife e dos jangadeiros de pescada, resistiam a pressões da nova cultura náutica. A partir da década de 60, as hierarquias dos canoeiros começavam a sofrer as mudanças vindas dos mares, minando aos poucos a resistência dos elementos de sua organização. Os canoeiros, cada vez mais restritos aos rios, perdiam seu principal porto de intersecção entre as águas fluviais e marítimas. A cidade que assistia as mudanças da operação e organização dos barcos fluviais permanecia marcada pela influência do transporte fluvial. Parte do transporte que saía dos mares aumentava seu fluxo nos rios, interligando ancoradouros, portos e cais. Assunto, este, que será aprofundado no capítulo seguinte.

### **CAPÍTULO III: A INFLUÊNCIA DO TRANSPORTE FLUVIAL NA CIDADE: CAMINHOS E MARCAS**

Esse capítulo trata da influência do transporte fluvial na cidade em meio às mudanças na operação e organização do transporte fluvial nos rios e mares. Para tanto estão apresentados os caminhos desse transporte nas águas, assim como seus portos, cais, ancoradouros, passagens fluviais e marítimas. O tratamento desses elementos construídos está realizado à medida que são mostradas as marcas que o transporte fluvial imprimia no tecido urbano, revelando o caráter hídrico da cidade.

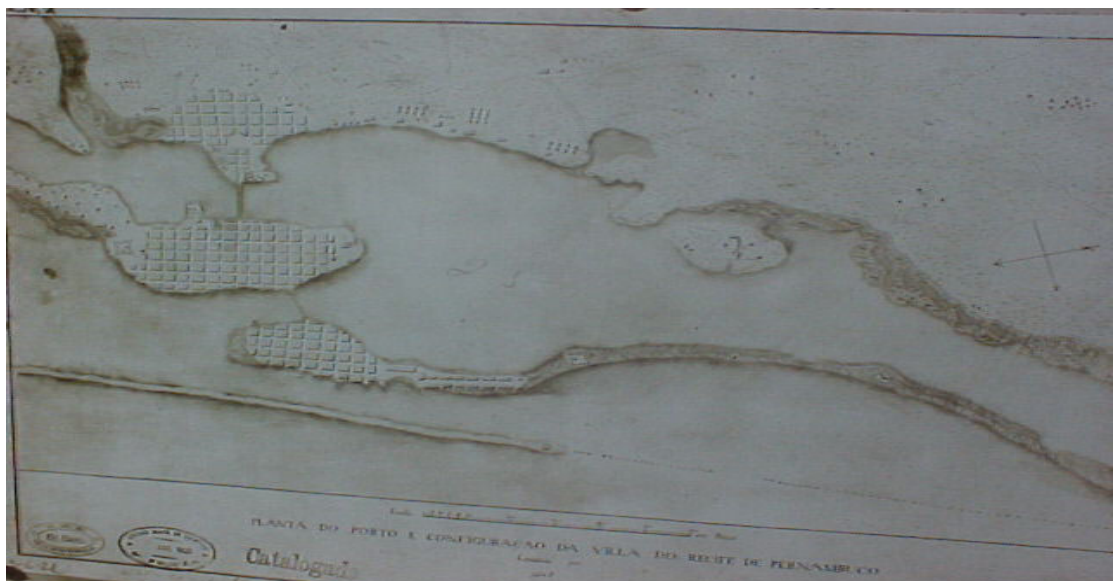
#### **III.1 - O TRANSPORTE FLUVIAL NA CIDADE**

A cidade do Recife no oitocentos era uma cidade que crescia as margens dos rios Capibaribe e Beberibe que deságuam no Porto, sofrendo a influência da operação e organização do transporte fluvial nos rios e mares. O Engenheiro Alfredo Lisboa ao descrever a cidade do Recife nos seus trabalhos “*topo-hidrográficos*” em fins do século XIX, destacava a importância dos dois principais rios que cortam a cidade:

*“A cidade do Recife está edificada sobre terrenos que teem sido conquistados aos rios Capibaribe e Beberibe, os quaes, unidos, vêm desaguar no esteiro marginado pelos arrecifes. Muito dessemelhantes entre si e em feições e em importância, no que toca ao regimen puramente fluvial, apresentam estes rios em seus cursos, sujeitos á maré, idêntico character e valor análogo”* (Lisboa, 1915: 8).

A cidade emersa das águas do mar e dos rios crescia para os arrabaldes, mas continuava a imprimir nos visitantes dos oitocentos seu caráter hídrico. O primeiro deles, Koster, que descreveu com detalhes sua chegada ao Porto do Recife, revelando os ancoradouros marítimos e as barras que permitiam o acesso à cidade. A primeira impressão que o viajante teve foi de uma cidade surgindo das águas: “(...) a cidade do Recife que, surgindo sobre o banco de areia muito baixo, parece sair das ondas” (Koster, 1978: 27). Ou, ainda, a expressão entusiástica: “Pernambuco é um céu aberto”, como descreveu o imperador D. Pedro II ao desembarcar no Porto do Recife em 1859 e presenciar uma cidade que emerge das águas, com seu território marcado por cambôas, ancoradouros, portos, cais (Pedro II apud, Pereira, 1978).

A parte central da cidade era formada pelas três freguesias ou bairros quase insulares. Na parte continental encontrava-se Santo Amaro e a Boa Vista que, na época, se tornava, eventualmente, ilha em tempos de enchente; A Ilha de Santo Antônio que, na década de 50, se dividia em duas freguesias - Santo Antônio e São José - e a península que em tempo de maré alta transformava-se em ilha, abrigando o mais importante dos bairros - o de Recife e seu Porto, o mais movimentado do Império. Nesse cenário aquático, a operação e organização do transporte fluvial possibilitaram a formação dos caminhos que se articulavam na cidade, através das águas dos rios Capibaribe, Beberibe e o mar, originando uma direção de crescimento urbano que partia do centro para os arrabaldes.



**Figura 1.III – Mapa do Porto e Configuração da Villa do Recife**

Mapa Confeccionado por Antônio Bernadino Pereira do Lago, 1809. O documento mostra a ocupação das três principais freguesias do Recife: São Frei Pedro Gonçalves, Santo Antônio e Boa Vista. Essa mesma configuração espacial prolongou-se pelas primeiras décadas do século XIX.

Os arrabaldes da cidade eram formados por povoações de antigos e falidos engenhos que se transformaram em subúrbios, inclusive pelos percursos do transporte fluvial. Os principais subúrbios estavam localizados próximos e além do delta do Capibaribe. Dentre Eles: a Madalena, localizada na origem do delta, subindo encontrava-se Capunga, Torre, Poço da Panela, Casa Forte, Apipucos, Dois Irmãos, Caxangá e Várzea. Muitas estradas de terra foram abertas nessas localidades entre os anos de 1835-1860, mas sempre em direção a via fluvial, como forma de garantir o acesso ao transporte dos barcos nos arrabaldes para centro da cidade e vice versa. Essa garantia se justificava pela precariedade de outros meios de transportes.

A escassez e a dificuldade de circular dos outros tipos de transporte, além do precário estado das estradas de terra, fazia do transporte fluvial o mais importante meio de mobilidade urbana. Outros meios de transporte, como as carroças puxadas a animais eram, muitas vezes, consideradas danificáveis as estradas, principalmente, os “*Omnibus*” guiados por vários cavalos. Esses transportes formavam buracos, gerando grandes depressões que dificultavam trânsito de pessoas e mercadorias, como atestam os relatórios de obras públicas: “*buracos que forem formando, ocasionados pelo transito dos carros e com especialidade dos Omnibus, o maior motor da ruína da estrada*”.<sup>146</sup> Além da questão dos buracos que causavam transtornos para a mobilidade urbana, havia os freqüentes atrasos que esses transportes guiados por animais causavam para a população.

As estradas do Recife, a maioria de terra, operaram em péssimas condições durante quase todo século XIX, como é possível constatar nos relatórios dos engenheiros, petições da Assembléia Legislativa e ofícios da presidência da província dirigidos a Câmara Municipal do Recife. Um ofício da presidência de 23 de março de 1838, enviado a Câmara municipal do Recife é revelador, mostrando as péssimas condições das ruas da cidade: “*Sendo pessimo o estado das ruas desta cidade, e dos passeios, que lhe ficão aos lados, pois que a maior parte ainda não estão calçadas, como devião ser, e muitas se achão empaxadas de atterros, que obstão o livre tranzito*

---

<sup>146</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório apresentado ao Exm. Sr. Presidente desta Província, pelo provedor da Santa Casa da Misericórdia do Recife (secretaria de obras publicas 7 de

dos cidadãos, e se conservão sem a necessaria limpeza, e acceio (...).<sup>147</sup> As péssimas condições das ruas e estradas da cidade prolongaram-se, além da década de 60. No ano de 1860, o engenheiro inglês Martinneau descreve a necessidade de calçar as ruas da cidade do Recife, afirmando que

*“A falta desse calçamento é tão sentida, que eu acho que não devemos demorar em dar passos decididos para arranjar algum meio de principiar isto de uma maneira satisfactoria”* e acrescenta que *“esta cidade não é fácil de calçar; a ausência de boa pedra na visinhança é uma grande inconveniente que muito augmenta a despeza; e a natureza frouxa do solo dá lugar á que as depressões se manifestem logo depois d’elle feito e que, não sendo immediatamente reparado, faz com que elle se arruíne”*.<sup>148</sup>

O Recife do oitocentos era uma cidade de solo frouxo, muitas vezes, encharcada das águas dos rios e do mar, além das chuvas. A natureza se apresentava tão forte no convívio urbano que dificultava o calçamento das ruas. O mesmo engenheiro tentava pensar numa melhor maneira para calçar a cidade: *“A melhor maneira de calça-la é, sem duvida, com parallelipedros de granito, ou outra mas a grande despeza deste systema, pedra forte; faz com que não possa presentemente ter lugar, salvo em alguma rua principal. Sou portanto de Opinião que a macadamisação seria melhor, pelo menos para as ruas de pouco transito (...)”*. Mas, adverte que *“seu uso póde encontrar aqui algumas difficuldades que em Inglaterra não encontraria, não insistirei mais sobre isto (...)”*.<sup>149</sup> O engenheiro acabava concordando com a prática corrente de pedras colocadas irregularmente por escravos para tapar os buracos das ruas e estradas: *“somos por conseguinte obrigados á adoptar o systema agora em uso nestas partes de empregar*

---

fevereiro de 1861) – Diretor das obras publicas desde 25 de agosto de 1860 – William Martimeau. Secretario de obras publicas: Thomaz Antonio Ramos Zanny. Anexos a Falla de 1861, p. 8.

<sup>147</sup> Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (Recife): Officio da Presidência a Câmara Municipal do Recife, 1836-1839.

<sup>148</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatorio apresentado ao Exm. Sr. Presidente desta Província, pelo provedor da Santa Casa da Misericórdia do Recife (secretaria de obras publicas 7 de fevereiro de 1861) – Diretor das obras publicas desde 25 de agosto de 1860 – William Martimeau. Secretario de obras publicas: Thomaz Antonio Ramos Zanny. Anexos a Falla de 1861, pp. 10-12.

<sup>149</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatorio apresentado ao Exm. Sr. Presidente desta Província, pelo provedor da Santa Casa da Misericórdia do Recife (secretaria de obras publicas 7 de fevereiro de 1861) – Diretor das obras publicas desde 25 de agosto de 1860 – William Martimeau. Secretario de obras publicas: Thomaz Antonio Ramos Zanny. Anexos a Falla de 1861, pp. 10-12.



*pedras irregulares, assentadas á mão. Isto de certo não faz um pavimento bom (...)*.<sup>150</sup>

Por essa razão, ruas e estradas alagadas dificultavam a passagem de outros meios de transportes.

As diligências e os bondinhos nem sempre podiam suprir as necessidades da população que, segundo Evaldo Cabral, passou de 18.000 em fins do século dezoito para 70.000 habitantes em 1850. Os anúncios do Diário de Pernambuco atestam essa dificuldade das diligências que se estende à década de 60, principalmente, por atuarem em estradas de terra:

*“Cláudio Dubeux proprietário das linhas de Omnibus faz Sciende que retira por ora os Omnibus seguintes o de Jaboatão, e no dia 15 do corrente o de Olinda ficando tão somente um cujo partirá do Recife de manhã as 6 ½ horas e voltara as 8, de tarde as 4 e vota as 6, do Recife de tarde para os Apipucos 3/ ½, 4, 5, e 5 ½ de Apipucos para o Recife de manhã e as 7, 7 ½, 8, e 8 ½, mais próximo a festa se aumentará as linhas”*.<sup>151</sup>

Observa-se, portanto, a dificuldade de disponibilidade de horários em plena década de 60, além da retirada desse tipo de transporte em algumas partes que ligavam a cidade a outras localidades. O transporte para Olinda ficava restrito a um só ônibus. É fácil imaginar as dificuldades de anos anteriores. Quanto aos bondinhos puxados a burros, eles tinham um empecilho peculiar – as famosas trombadas entre os animais que o historiador Mário Sette gosta de contar, baseando-se nas memórias de sua família. Além dos atrasos dos bondinhos, irritando a população que acabava por optar pela condução das canoas, reforça o mesmo historiador.

Nota-se, porém, uma certa fragilidade nas interpretações dos historiadores quanto às mudanças que ocorriam no transporte fluvial nos rios e mares do Recife. Geraldo Silva (2001: 152) insiste em apontar “*o paulatino desaparecimento*” das canoas do Recife, alegando que “*a partir da década de 40, as estradas começam a ser abertas e a operar em condições adequadas, bem como serviços de diligências, como a do inglês Thomas Sayle, que circulavam desde 1839(...) Em terceiro lugar, o mesmo*

---

<sup>150</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório apresentado ao Exm. Sr. Presidente desta Província, pelo provedor da Santa Casa da Misericórdia do Recife (secretaria de obras publicas 7 de fevereiro de 1861) – Diretor das obras publicas desde 25 de agosto de 1860 – William Martimeau. Secretario de obras publicas: Thomaz Antonio Ramos Zanny. Anexos a Falla de 1861, pp. 10-12.

*Thomas Sayle do serviço de diligências inaugura o serviço mais popular dos bondes de burro (...)*". Falar "em condições adequadas" sobre as estradas no Recife do oitocentos é uma afirmação perigosa, mais ainda datar tal fenômeno urbano.

Outro fator condicionante do uso exclusivo do transporte fluvial nos rios e mares da cidade eram os períodos de inverno. Em tempos de chuvas ou enchentes periódicas, não havia outro tipo de transporte que funcionasse no centro e arrabaldes da cidade, a não ser o fluvial. A cidade com suas estradas e ruas encharcadas, além de pontes destruídas, abria espaço para as vias aquáticas. Muitas pontes arruinadas com o furor das chuvas e enchentes nem funcionavam para fazer a travessia de pessoas e mercadorias. Próximos às pontes, mesmo em estação seca, fixavam canoas, barças e balsas para realizarem a travessia nas "Passagens fluviais ou marítimas". O transporte fluvial era a garantia da travessia segura para a outra margem do rio. Essa prática bastante corrente sinalizava o descrédito da população em relação às pontes que estavam sempre em precário estado de conservação. Os vários relatórios de obras públicas da cidade entre 1835-1860 atestam as condições desfavoráveis das pontes da cidade. A maioria das pontes da cidade do Recife não era feita com material durável, freqüentemente utilizava-se madeira na construção. Em 25 de agosto de 1860, o engenheiro William Martinneau, diretor de obras públicas da cidade insiste ao governo para começar a construção de pontes mais duráveis com peças de ferro:

*"Com tudo ainda insisto com o governo para que não perca a oportunidade de começar um systema de construcção de obras mais durativas, em lugar das de madeira, que tão rapidamente decahem e são causa de continuadas despezas. Recommendo por tanto que sejam dados os necessarios passos para pôr neste lugar uma ponte de ferro, ou por contracto ou por administração. As peças de ferro para uma ponte, da construcção a mais perfeita e durativa, para este lugar custaria 65:000\$000 reis, e outro tanto para fixal-a, ou por tudo digamos 150:000\$000 reis".*<sup>152</sup>

---

<sup>151</sup> Diário de Pernambuco (Recife), sexta feira, 12 de junho de 1861. Anno XXXVIII, número 158. Avisos Diversos, p. 4.

<sup>152</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório apresentado ao Exm. Sr. Presidente desta Província, pelo provedor da Santa Casa da Misericórdia do Recife (secretaria de obras publicas 7 de fevereiro de 1861) – Diretor das obras publicas desde 25 de agosto de 1860 – William Martimeau. Secretario de obras publicas: Thomaz Antonio Ramos Zanny. Anexos a Falla de 1861, pp. 5-6.

O custo alto da construção de pontes mais duráveis fazia com que o governo provincial mantivesse as pontes em estado precário, como atestam os relatórios de obras públicas: “(...) *A ponte da Boa-Vista está tão arruinada, que o seu estado se torna perigoso. Da mesma forma está a pontezinha perto da fundição do Starr, na rua d’Aurora*”.<sup>153</sup> O governo passava a consentir a cobrança de passagens fluviais pelos arrematantes das pontes, já que as pessoas só confiavam na travessia feita pelo transporte dos barcos. A cobrança destinada pela passagem da ponte era transferida para o transporte fluvial de barcaças e canoas, além de pequenas jangadas de rios que realizavam o percurso de uma margem para outra. A situação nos arrabaldes da cidade era a mesma, embora com maior precariedade de pontes. As que tinham apresentavam elevado estado de ruína, como a ponte do Brumzinho na povoação da Caxangá: “*A ponte do Brumzinho, perto do Caxangá, que foi em parte levada pela cheia de 1859, agora o foi completamente pelas ultimas chuvas*”. O mesmo relatório acrescenta que “(...) *ha muitas outras pontes que carecem de reconstrução; mas de nada serve recommenda-las*”.<sup>154</sup>

As cheias periódicas do Capibaribe e Beberibe eram avassaladoras, destruindo pontes, mesmo com materiais duráveis. Durante estes períodos agressivos de inundações dos rios que se podiam definir, como catastróficas e excepcionais, o transporte fluvial reinava absoluto nos caminhos encharcados da cidade. Os primeiros alagamentos eram os mais graves, acontecendo o transbordamento dos rios Capibaribe e Beberibe, os unindo num só leito, fenômeno este sentido pela população nos anos de 1842 e 1854.<sup>155</sup> A cidade e seus arrabaldes, durante as cheias periódicas, eram transitáveis só por barcos. Trechos apertados do Beberibe alargavam-se, proporcionando a entrada de embarcações maiores, como grandes barcaças e jangadas do alto e, até alvarengas, como afirma José Luiz da Motta Menezes.<sup>156</sup> O estado precário das pontes e os gastos freqüentes desprendidos estavam descritos em vários relatórios:

---

<sup>153</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório apresentado ao Exm. Sr. Presidente desta Província, pelo provedor da Santa Casa da Misericórdia do Recife (secretaria de obras publicas 7 de fevereiro de 1861) – Diretor das obras publicas desde 25 de agosto de 1860 – William Martimeau. Secretario de obras publicas: Thomaz Antonio Ramos Zanny. Anexos a Falla de 1861, p. 6.

<sup>154</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório apresentado ao Exm. Sr. Presidente desta Província, pelo provedor da Santa Casa da Misericórdia do Recife (secretaria de obras publicas 7 de fevereiro de 1861) – Diretor das obras publicas desde 25 de agosto de 1860 – William Martimeau. Secretario de obras publicas: Thomaz Antonio Ramos Zanny. Anexos a Falla de 1861, pp. 10-12.

<sup>155</sup> Barbosa, Aldemir Dantas; Abuquerque, Maria Jaci Câmara de. Elaboração de um Modelo de Previsão de Cheias do rio Capibaribe no Recife – Recife, 1977. (Monografia – Departamento de Geografia – Universidade Federal de Pernambuco).

<sup>156</sup> Em entrevista com o historiador e arquiteto José Luiz da Motta Menezes no dia 05/07/2003.

*“Aos concertos frequentes e despendiosos que exige a natural deteriorização das estradas e pontes, principalmente na estação invernososa (...)”*.<sup>157</sup>

O transporte fluvial reinava absoluto em face às velhas estradas de terras e ruas lamacentas. A cidade era só água, onde camboas entupidas pelos aterros demoravam a escoar as águas da cidade. Muitas camboas serviam como verdadeiros canos de escoamento das águas pluviais e das enchentes. Em 1860, o engenheiro e hidrógrafo Martinneau expressava a função das camboas para o calçamento da cidade: *“Mandei tirar um novo orçamento do calçamento com paralelepípedos e seus canos, pois uma cidade de nível tão baixo e de fácil escoamento das águas para todos os lados pela proximidade dos rios e camboas e pântanos, me parecem desnecessários os canos (...)”*.<sup>158</sup>

No centro da cidade, na parte da península que abrigava o bairro mais movimentado da cidade, contemplava-se um cenário cortado por pântanos e camboas. Nesta localidade havia variedade de atividades intimamente voltadas para o terminal marítimo. A península denominada de freguesia de São Frei Pedro Gonçalves possuía uma variedade de ancoradouros marítimos, portos e cais distribuídos em sua borda. Havia estaleiros, trapixes, armazéns de algodão e a Alfândega, distribuídos em meio às ruas, travessas e becos empedrados. Essa freguesia a mais comercial da cidade, embora quase todas as ruas fossem calçadas, não apresentava tantos melhoramentos. Praças destinadas ao comércio eram ausentes, como atesta o relatório do presidente da província em 1860: *“O bairro do Recife, o mais commercial da capital, ressenete-se, como nenhum outro, da falta de praças (...)”*. Era o único bairro calçado, apenas sofrendo alagamentos na praça do Brum, onde em meados do XIX apresentava-se sem calçamento. Esse trecho era denominado de *“Areal do Brum”*, local onde a península encharcava e o mar separava seu estreito arenoso que a ligava à cidade de Olinda. Na época era um local de depósito, como atestam os relatórios de obras públicas: *“A do*

---

<sup>157</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório da Presidência Provincial do Estado de Pernambuco=1860. Relatório que o Excellentissimo Senhor Barão de Camaragibe Apresentou ao Excellentissimo Senhor Doutor Luiz Barbalho Muniz Fiuza por Occasião de Passar-lhe a Administração desta Província. Pernambuco na Typographia de M. F. de Faria, 1860, Obras Públicas, p 12.

<sup>158</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório da Presidência Provincial do Estado de Pernambuco=1860. Relatório que á Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco, Apresentou por Occasio de sua abertura em 01 de março de 1860. O Excellentissimo Senhor Doutor Luiz Barbalho Muniz Fiuza. Pernambuco: Typographia de M. F. de Faria, 1860, Obras Públicas, p 14.

*Brum, quem se projectára na planta da cidade, achava-se alagada em grande parte, sem cãs, e servindo de deposito ás immundicias(...)*”.<sup>159</sup>

Outras localidades do centro, como a comprida Ilha de Santo Antônio que estava dividida em duas freguesias ou bairros em 1855<sup>160</sup>, São José e Santo Antônio, ambas não apresentavam melhoramentos. O relatório de obras públicas do ano de 1860 destaca que se fazia necessário o calçamento urgente em Santo Antônio de, pelo menos, uma rua bastante movimentada: *“A rua do imperador é aquella cujo calçamento se torna mais urgente (...)”* e acrescenta que *calçamento tem sido pouco adiantado. Concluiu-se o da rua das águas verde, e o do pateo de S. Pedro, e actualmente se executa o do pateo do Carmo*”.<sup>161</sup> O calçamento nem sempre era concluído, pois era difícil encontrar concorrentes, já que grande parte desse serviço era feito por arrematações. A obra de maior impacto na ilha foi a construção do Teatro Santa Isabel e do Palácio do governo, no extremo norte da Ilha. A construção exigiu uma drenagem do solo encharcado para construir os edificios. O teatro virou pólo de atração, movimentando o transporte fluvial que trazia gente e mercadoria. As eventuais *“Passagens fluviais”*, em tempo de espetáculo, serviam como travessias seguras de uma margem para outra, ligando os bairros. Na localidade do bairro de São José, a parte mais pobre da ilha, também, não havia calçamento nas ruas. Em 1856 inaugurava-se a Casa de Detenção do Recife.

O bairro ou freguesia da Boa Vista, por volta de 1837, na descrição do escocês George Gardner, apresentava ruas encharcadas de lama e sujeira. Era um local predominantemente residencial com casas grandes voltadas ou próximas aos rios. Neste bairro localizavam-se extensos sítios de capim, semelhantes aos dos subúrbios mais

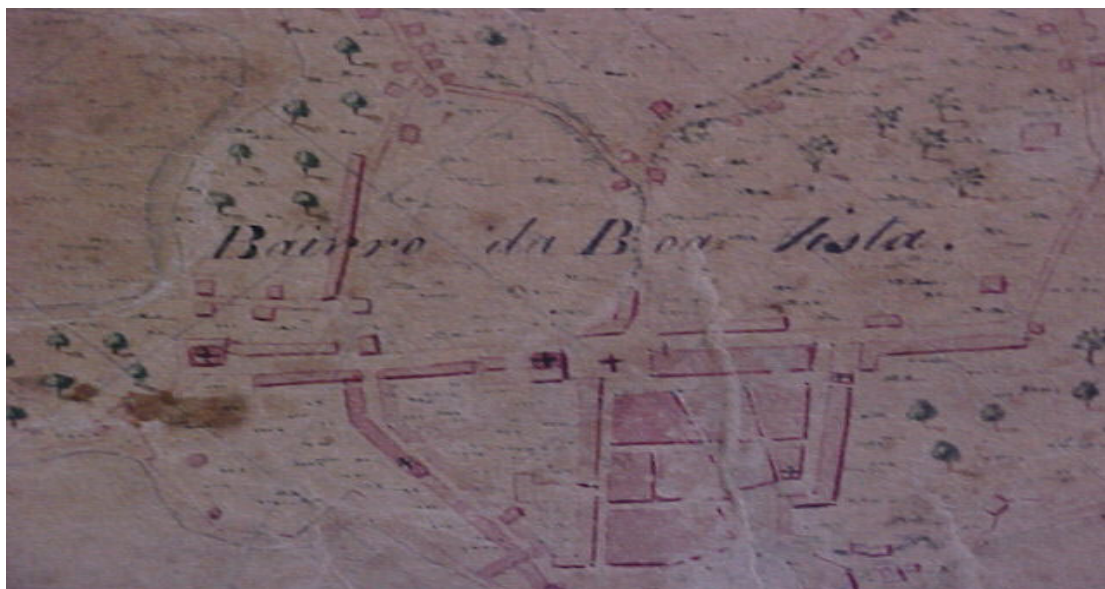
---

<sup>159</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório da Presidência Provincial do Estado de Pernambuco=1860. Relatório que á Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco, Apresentou por Occasio de sua abertura em 01 de março de 1860. O Excellentissimo Senhor Doutor Luiz Barbalho Muniz Fiuza. Pernambuco: Typographia de M. F. de Faria, 1860, Contratos, p 13.

<sup>160</sup> O historiador Marcus J. M. de Carvalho descreve a formação dos limites territoriais das freguesias centrais do Recife, destacando as mudanças políticas de caráter eleitoral e/ou partidário, ocorridas entre os anos de 1828 e 1856, redesenhando as unidades políticas e judiciais. Segundo Carvalho, *“interessava ao partido no poder, fosse liberal ou conservador, dividir as freguesias, termos e comarcas em que tinham maioria, para eleger mais juizes de paz, comandantes da guarda nacional, polícia civil, officiais dessa e daquela milícia, e ainda empregar alguma gente no serviço público, beneficiando assim suas bases locais. Pela mesma razão, outras localidades, antes divididas, terminavam sendo unificadas, ou ao menos tendo limites modificados, diminuindo assim o número de adversários que poderiam ser eleitos ou nomeados para aqueles mesmos cargos públicos. O resultado foi uma constante mudança nos limites das freguesias, o que torna praticamente impossível para o historiador comparar uma mesma freguesia em diferentes períodos, uma vez que variavam de tamanho ao talante dos comandantes da política provincial.”* (1998: p.42).

<sup>161</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório da Presidencia Provincial do Estado de Pernambuco=1860. Relatório que o Excellentissimo Senhor Barão de Camaragibe Apresentou ao Excellentissimo Senhor Doutor Luiz Barbalho Muniz Fiuza por Occasião de Passar-lhe a Administração desta Provincia. Pernambuco na Typographia de M. F. de Faria, 1860, Obras do Porto, pp 4-5.

distantes. Em meados do século XIX já era bastante ocupado com casas espaçosas e áreas verdes. No ano de 1860, a rua da imperatriz, uma das mais movimentadas reclamava urgente calçamento: “(...) o calçamento se torna mais urgente (...) a rua da Imperatriz e em continuidade até encontrar a estrada macadamizada do Mondego: desta sorte ficará formada uma estrada soffrivel para fora da cidade, o que se não se póde dizer que existe presentemente”.<sup>162</sup> Obras de melhoramentos de ruas e estradas eram ausentes nessa freguesia, como podem ser constatados nos relatórios dos engenheiros anexados as Fallas da Assembléia Legislativa de Pernambuco: “Poz-se em praça uma parte do calçamento de Boa Vista, na forma do artigo 38 da lei do orçamento, na importância de 238: 040\$947; mas não appareceram concorrentes”.<sup>163</sup>



**Figura 2.III – Planta do Bairro da Boa Vista**

Planta da Boa Vista no século XIX. É possível verificar a frágil ocupação da freguesia que em meados do século XIX era cortada por camboas e mangues.

No outro lado da Boa Vista, ao norte, havia um complexo de mangues e camboas, formando uma barreira natural para se chegar à cidade de Olinda. Entre os

---

<sup>162</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório apresentado ao Exm. Sr. Presidente desta Província, pelo provedor da Santa Casa da Misericórdia do Recife (secretaria de obras publicas 7 de fevereiro de 1861) – Diretor das obras publicas desde 25 de agosto de 1860 – William Martimeau. Secretario de obras publicas: Thomaz Antonio Ramos Zanny. Anexos a Falla de 1861, Obras que Devem ser Executadas no Exercício Futuro e Para as Quais se Devem Votar Fundos, pp. 10-12.

<sup>163</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório da Presidência Provincial do Estado de Pernambuco=1860. Relatório que á Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco, Apresentou por Occasiao de sua abertura em 01 de março de 1860. O Excellentissimo Senhor Doutor Luiz Barbalho Muniz □iúza. Pernambuco: Typographia de M. F. De Faria, 1860, Obras Públicas, p 14.

mangues e o bairro da Boa Vista encontrava-se o local conhecido por Santo Amaro das Salinas, como destacou o historiador Marcus Carvalho: “*Sendo fora da cidade e de fácil acesso por terra, a partir da Boa Vista, ou pelo rio para o Recife ou Santo Antônio, Santo Amaro era perfeito para empreendimentos que exalasses miasmas nocivos*” (Annaes da Medicina, 1842 apud Carvalho, 1998: 71). Segundo relatos dos viajantes Koster e Tollenare, era nesse local onde se depositavam os escravos recém-chegados das viagens de longo curso, oriundo do tráfico negreiro. Era um sistema de quarentena que a partir da década de 30 foi se acabando. Os escravos mortos nas longas viagens eram jogados no mar daquela localidade. Na década de 40 o sistema de quarentena não funcionava e a povoação de Santo Amaro tomava outros ares, como “*sítio bastante arejado*” (Diário de Pernambuco, Recife apud Carvalho, 1998: 69). Em 1851 inaugurava-se o cemitério de Santo Amaro, onde se enterravam as famílias mais ricas, inclusive o Barão da Boa Vista, como esclarece Carvalho.

Definitivamente o calçamento de estradas e ruas não era o forte da cidade no século XIX. Construções de destaque, como o Teatro Santa Isabel, a Cadeia Pública, o Cemitério dos Ingleses e o Palácio do Governo eram símbolos maiores de projetos que visavam europeizar o Recife, como alega Marcus Carvalho. As estradas e ruas continuavam deficientes, sujas e este fato se refletia na importância do transporte fluvial para a cidade. O estado de sujeira das estradas, ruas, travessas e becos da parte central da cidade era uma das questões mais reclamadas nas posturas municipais e nos relatórios de obras da cidade. A cidade era tão suja que muitos cadáveres de escravos misturando-se aos de animais eram encontrados nos becos que davam acesso aos portos de canoas, onde ancoravam as embarcações. Os dejetos que se acumulavam em terra firme, nas ruas, travessas e becos da cidade dificultavam o acesso das pessoas que circulavam diariamente. Em um dos relatórios da Câmara Municipal do Recife enviado a Assembléia Legislativa de Pernambuco, destaca-se a necessidade de limpeza da cidade, ainda, na década de 60:

*“O asseio e limpeza da cidade do Recife é sem contestação uma das necessidades mais palpitantes, á que se deve attender, ainda que para isso se tenha de fazer algum sacrificio. É para lamentar, com effeito, que uma cidade tão populosa e que de dia em dia mais se desenvolve e cresce, vendo augmentarem-se os seus*

*recursos, apresente sob o ponto de vista do asseio um quadro pouco digno de seu adiantamento”.*<sup>164</sup>

O mesmo relatório destaca o estado das ruas do Recife no período invernos: *“Os lamações, em que se convertem muitas ruas desta cidade durante o inverno, só podem ser extinctos por meio do calçamento e de um systema de canalização, que dê facil e prompto esgoto ás aguas pluviais”.*<sup>165</sup> A Câmara Municipal, ainda, advertia que *“enquanto, porém, não for a cidade completamente calçada; enquanto não se poder estabelecer condições para um serviço regular de limpeza publica, serão sempre improficuos os esforços da municipalidade, no que pode fazer com os pequenos recursos de que dispõe”.*<sup>166</sup> Esse problema da falta calçamento de estradas, ruas e, principalmente, da sujeira que acabava de se deslocar, também, para os rios em direção ao Porto do Recife, incomodava a navegação no terminal: *“A pratica nociva seguida até aqui de se deitar lixo e imundiciais no rio que banha esta capital, inutilisa os esforços do governo para melhoramento do porto. Se o fim que se procura conseguir, é aprofundar o ancoradouro, para dar maior volume á suas aguas, deve-se evitar tudo quanto possa contrariar a realização desta idéia”.*<sup>167</sup>

A sujeira e a precária mobilidade das estradas e ruas do centro da cidade faziam das idas para os subúrbios, num primeiro momento, uma motivação higiênica, como destaca o historiador Evaldo Cabral que faz associação às interpretações do sociólogo Lewis Mumford<sup>168</sup>. A motivação, também, se estendia ao melhor acesso ao abastecimento d'água das canoas proveniente das regiões do Monteiro e Apipucos, além

---

<sup>164</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório com que abriu assembléa Legislativa Provincial desta Província Excellentissimo Senhor Vice-presidente Doutor Joaquim Pires Machado Portella. Pernambuco Typographia de M. F. De Faria & filho. Fallas À Ass. Prov. – 1862 – 64. Câmaras Municipais, p. 38.

<sup>165</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório com que abriu assembléa Legislativa Provincial desta Província Excellentissimo Senhor Vice-presidente Doutor Joaquim Pires Machado Portella. Pernambuco Typographia de M. F. De Faria & filho. Fallas À Ass. Prov. – 1862 – 64. Câmaras Municipais, p. 38.

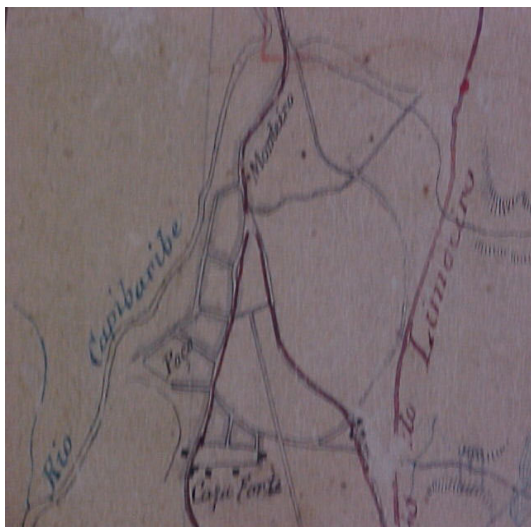
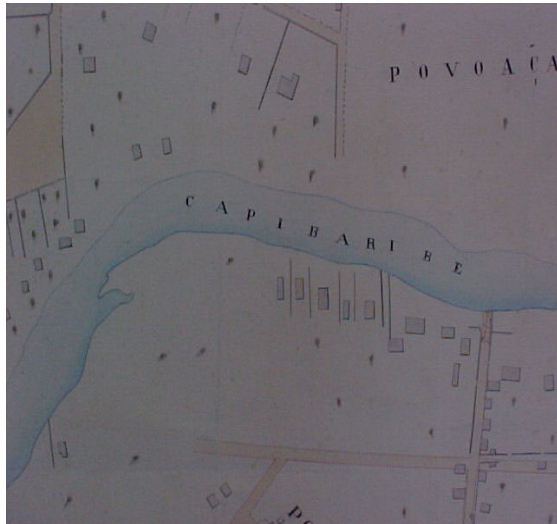
<sup>166</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório com que abriu assembléa Legislativa Provincial desta Província Excellentissimo Senhor Vice-presidente Doutor Joaquim Pires Machado Portella. Pernambuco Typographia de M. F. De Faria & filho. Fallas À Ass. Prov. – 1862 – 64. Câmaras Municipais, p. 38.

<sup>167</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório com que abriu assembléa Legislativa Provincial desta Província Excellentissimo Senhor Vice-presidente Doutor Joaquim Pires Machado Portella. Pernambuco Typographia de M. F. De Faria & filho. Fallas À Ass. Prov. – 1862 – 64. Câmaras Municipais, Obras do Porto, p. 45.

<sup>168</sup> Segundo Evaldo Cabral de Mello (1978: 68), Lewis Mumford destaca que o aparecimento do subúrbio tinha com a cidade medieval ou com a moderna uma relação funcional: o fato de que surja quase tão cedo quanto a própria cidade explicaria, segundo o sociólogo americano, *“a capacidade dos velhos burgos de sobreviverem às condições antihigiênicas que predominava dentro de seus muros”.*



dos poços d'água, abertos nas propriedades dos arrabaldes. A partir, sobretudo, da década de 40, como destaca Evaldo Cabral de Mello (1978: 68), observava-se que toda região da chamada “*Várzea do Capibaribe*”, isto é, a extensão que vai da Boa Vista e da Madalena até a Caxangá e a Várzea propriamente dita, “*serão objeto de loteamento*”. Mas, é durante o período de 1835-1860 que ocorria a expansão do tecido urbano ao longo das estradas dos subúrbios que se ligavam à via fluvial no rio Capibaribe e em suas margens que davam acesso ao transporte fluvial.



(a)

**Figura 3.III (a) – Mapa da Ocupação dos Arrabaldes**

Planta da ocupação entre a Madalena e Torre, século XIX. É possível constatar as estradas em direção a via fluvial.

Fonte: Arquivo Público Estadual João

(b)

**Figura 3.III (b) – Mapa da Abertura de Estradas nos Arrabaldes**

Mapa de abertura de estradas entre Casa Forte e Monteiro. Vista, também, do lanço da estrada do Limoeiro, segunda Metade do século

A partir da década de 30, a crise do açúcar e do algodão se agrava, como destaca uma petição da comissão de comércio e agricultura para a Assembléia Legislativa de Pernambuco: “*Ex.mos. Snrs. Deputados d’Assemblea Legislativa Provincial A comissão de Comercio, e Agricultura 20 de abril de 1836 o deploravel estado a que se vai reduzindo o negocio d’Assucar, e do algodão do Brazil, em hua situação já que dá apparencias d’arruinar-se de todo (...)*”.<sup>169</sup> Evaldo Cabral aponta uma certa resistência dos senhores de engenhos para se desfazerem de suas terras. Sem apontar um motivo forte para justificar esse fato, Evaldo Cabral de Mello (1978: 69), apenas, descreve a “*péssima conjuntura que pesava sobre o açúcar*” ao parafrasear Maria Graham e conclui que, “*A dispersão com que surgem os subúrbios parece estar ligada à disposição dos proprietários dos antigos engenhos de se desfazerem de suas terras (...) Em vez de cultivar suas grandes propriedades das cercanias do Recife, estes senhores preferiam alugar uma pequena porção delas por uma ínfima anuidade*”. Porém, a moradia ou lotes alugados, não era a única motivação dos proprietários de engenhos para se livrar da crise, principalmente, entre os anos de 1835-1860.

A resistência que se verificava dos senhores de engenhos em abdicar de suas terras se explicava pelas vantagens proporcionadas pelo intenso fluxo do transporte fluvial nos arrabaldes, estimulado pela procura da água e do capim. O caminho fluvial próximo a propriedade do Monteiro, elucidada por Pereira da Costa, oferecia condições apropriadas para o tráfego fluvial, encontrando neste local um dos melhores poços d’água para o comércio dos aguadeiros. O monopólio desse gênero que dependia dos pequenos barcos ficava a cargo dos proprietários de engenhos, que paralelamente, realizavam o plantio do capim<sup>170</sup> em suas propriedades. Os engenhos envolvidos no plantio da planta passaram a transformar-se em chácaras e fazendas envolvidas no lucrativo transporte do gênero. É possível destacar esse movimento das canoas de capim nos vários anúncios de jornais que destacam propriedades envolvidas no plantio das “*baixas de capim*”. O transporte das canoas e barcaças de capim era tão envolvente que se estendeu para além de meados do século XIX. Esse comércio se articulava ao

---

<sup>169</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Conjunto de Petições. “*Exmos. Snrs. Deputados d’Assemblea Legislativa Provincial. A comissão de comercio, e agricultura, 20 de Abril, 1836*”. Caixa, CP 1836-1838.

<sup>170</sup> O comércio difundiu-se tanto entre as décadas de 30 e 60 que existiu o ofício de “*Capineiro*”, como pode ser verificado na extensa documentação sobre irmandades religiosas, existente no Arquivo do IPHAN, Museu da Abolição, primeiro andar.

transporte de passageiros nos arrabaldes da cidade, já que as estradas eram deficientes para o tráfego.

Nesta parte periférica da cidade, as transformações eram tímidas, como no ano de 1858 quando se iniciavam pequenos lanços de construção da estrada de Apipucos. Nos arrabaldes da cidade, como acontecia no centro, muitos lanços de estradas, construções de pontes, calçamentos de ruas eram realizados por arrematação e nem sempre concluídas. O aterro ou “*areramento*”, como se chamava, a construção da estrada da Caxangá, começado em anos anteriores, só puderam ser concluídos no ano de 1861.

A deficiência das estradas nos arrabaldes, também, contribuiu para que, o transporte fluvial como um todo, fosse promotor da ocupação do Recife em direção aos arrabaldes. Para Evaldo Cabral (1978: 71), o transporte fluvial “*assegurara as comunicações entre o Recife e Olinda, de um lado, e entre o Recife e os engenhos da várzea do Capibaribe, de Outro*”. Durante muito tempo, o transporte fluvial tornou-se o recurso que, segundo Cabral (1978: 72), “*sem ser o único, era o mais cômodo ou mais fácil*”. Assim, fincava os caminhos que o transporte estabelecia no ambiente citadino, trazendo vantagens para o transporte de gêneros e pessoas entre os caminhos fluviais e marítimos.

### III.II - NAS PORTAS DA CIDADE: OS CAMINHOS MARÍTIMOS

**O engenheiro Alfredo Lisboa enfatiza que os rios Capibaribe e Beberibe unidos vêm desaguar no porto marítimo. Porto que em suas próprias palavras era um esteiro marginado pelos arrecifes, “constituindo baixios que guarnecem a costa em grande extensão, dificultando o acesso dos navios”. Por essa razão, o mesmo autor destaca que só os navios veleiros, “outr’ora tão numerosos” que os de procedência européia “aproximavam-se dessas paragens” (Lisboa, 1915: 1-9). Essas “paragens” finais, onde o rio se misturava com o mar foi observação de descrições pertinentes de viajantes como, Tollenare ao referir-se ao trecho final do rio Beberibe. O viajante francês afirmava que seja com maré alta ou baixa, a desembocadura dominada pelo mar era considerado rio pela população nativa do Recife, o que**

**estareceu o viajante francês Tollenare (apud Mello, 1978: 73): “o que se chama impropriamente de rio (...) é apenas uma inundação do mar sobre uma praia plana coberta de mangues”. Essa definição nativa que surpreendeu o viajante estrangeiro demonstra o significado do rio para população do Recife. Desde o período da colonização o trecho compreendido pelo porto marítimo era chamado por “rio morto”. Portanto, rio era mais do que água doce, era o caminho percorrido pelo transporte fluvial que entrelaçava os rios Capibaribe, Beberibe com as águas do mar.**

Nos domínios das “*paragens*” marítimas que dava acesso à entrada da cidade, o transporte fluvial operava, transpondo canais mais ou menos largos e profundos entre baixios ou bancos de pedra. Nesse local, os navios podiam fundear, servindo-se de ancoradouros externos ou/e internos ao principal porto marítimo, que segundo Lisboa, eram mal abrigados. Ao aproximar-se da cidade os caminhos marítimos, amplamente explorados pelas associações de ofício do transporte fluvial nos rios e mares, eram marcados de acordo com as depressões marítimas do local. A partir da identificação dessas depressões marinhas, como afirma Câmara Cascudo às embarcações constituíam seus caminhos marítimos.



(a)

Figura 4.III (a) – Foto da Entrada da barra

A foto mais antiga do Recife elaborada por Charles Forest Fredericks em 1851



(b)

**Figura 4.III (b) – Foto da Muralha dos Arrecifes**

Foto tirada do alto do forte do Picão, onde se vê grandes navios fundeados no estuário.

Os caminhos marítimos percorridos pelo transporte fluvial na cidade eram definidos por pequenos trechos no interior e fora dos arrecifes que guarneciam o porto marítimo. Nesses trechos encontravam-se depressões que orientavam os navegantes que se aproximavam da cidade. Em frente à entrada do porto do Recife entre os rumos  $N86^{\circ} 30' E$  e  $N67^{\circ} 30' E$  do farol do picão, entendia-se o denominado “*banco Inglês*”, cujo comprimento no rumo  $N26^{\circ} 30' E$ , na época, era de 680 metros, sobre uma largura máxima de 250. A pouco mais de duas milhas do farol do picão e no rumo  $N46^{\circ} E$  começavam os extensos recifes coralinos, denominados “*baixios de Olinda*”, os quais “*se espraiam*”, segundo Alfredo Lisboa, cerca de 3.000 metros, paralelamente ao litoral e até em frente à Cidade de Olinda.

Outros baixios, mais ao sul, orientavam os jangadeiros, barcaceiros e canoieiros, além de vapores nos caminhos dos mares. A 1.850 metros do farol do picão e a 640

metros da praia do Istmo de Olinda, achava-se o baixio denominado de “*cabeça de Côco*”. No rumo S11° W, a uma milha do farol encontrava-se o banco “*Taci-boia*”, se estendendo a quase dois km para o sul. Mais ao largo, no rumo S26° E, encontrava-se o “*Banco Aytuba*”. Ao se aproximar dos ancoradouros externos do porto, as embarcações encontravam repouso, embora não tão seguro. A Sudeste do “*Banco inglês*” se estendia o ancoradouro do “*Lamarão*” que, segundo Alfredo Lisboa, tinha 14 a 15 metros de profundidade, tendo mais ao largo a altura d’água que atingia 20 metros. “*Os navios de vela ahi costumam fundear antes de entrarem no porto ou somente para receber ordens e o preferem por causa da facilidade de ahi fazer-se de vela*” (Lisboa, 1915: 4). A oeste do Banco Inglês achava-se guarnecido por ele, o ancoradouro de “*Laminhas*”, ou por extensão, também, conhecido na época de “*Lamarão*”. Este ancoradouro apresentava um fundo de areia de cerca de 10 metros d’água e, segundo Lisboa(1915: 4), “*é frequentado pelos vapores transatlanticos, que não podem, por seu grande calado, ter entrada no porto*”. Neste trecho, o transporte fluvial nos mares atuava descarregando estes grandes barcos. As jangadas e canoas de barra á fora e/ou do alto, além de barcaças que percorriam trechos no interior e fora dos arrecifes faziam descarga de mercadorias e passageiros.



**Figura 5.III – Gravura dos Arrecifes**

Gravura colorida artificialmente, mostrando os dois caminhos marítimos: “mar á fora” e no interior dos arrecifes. É possível perceber canoas do alto ou mar á fora. No interior dos arrecifes, embarcações maiores.

Esse caminho de “*mar á fora*”, como gosta de classificar Câmara Cascudo (1954: 10) a parte externa dos arrecifes próxima à entrada do porto, apresentava importantes depressões que permitiam a entrada de embarcações para o porto do Recife e seu ancoradouro principal – o Mosqueiro. As embarcações que demandavam a entrada do porto para percorrer o interior da barra, tinham que passar dos dois lados do “*Banco Inglês*”: um lado correspondia ao canal denominado de Olinda e o outro a passagem do lado sul. Esta passagem era a mais seguida, cuja profundidade chegava no mínimo a nove metros, com uma largura de 450 metros. Esta grande passagem sul abrangia o ancoradouro do “*Lamarão*” que ficava fundeado por grandes transatlânticos. O outro lado, onde se localizava o canal de Olinda, era mais estreito e menos profundo. Esse local estava dividido por duas pequenas elevações rochosas que culminavam a menos de seis metros d’ água, separadas do “*Banco Inglês*” por fundos de nove metros. Segundo a descrição de Alfredo Lisboa, a segurança da navegação por este lado tinha que ser cuidadosa.

Em frente à cidade do Recife no rumo S20° 32`W, os arrecifes como um possante quebra mar desenvolviam-se ora submergindo ora emergindo, quase em linha reta com altura uniforme. Entre a freguesia de São Frei Pedro Gonçalves e a penedia de arrecifes um profundo esteiro ou canal com largura mínima de 178 metros abrigava os ancoradouros internos do porto. Depressões mais ou menos profundas permitiam o acesso de embarcações passar dos ancoradouros exteriores para o porto. Na direção norte apresentava-se a “*Barra Grande*”, com 560 metros de largura e profundidades de sete a 8,50 metros. Próximo a larga extensão dessa barra, num trecho de cerca de 70 metros encontrava-se a “*Pedra Redonda*”, uma rocha que se manifestava a menos de sete metros de altura d’água em baixa mar. O engenheiro Alfredo Lisboa (1915: 5) em fins do século XIX descreve da seguinte maneira a localização desse trecho: “*A Barra Grande é limitada ao Norte por um banco de pedra, com menos de cinco metros d’água, o qual se acha no alinhamento dos arrecifes, assim como a “Pedra Redonda” e mais ao Norte a “Cabeça de Côco (...), sendo que o trecho da Barra Grande, Situado ao Norte da Pedra Redonda, é designado também com o nome de “Barra Velha”*”. Essa descrição mostra o quanto a entrada para a cidade, através do porto era dificultosa, cheia de depressões rochosas. O viajante inglês Henry Koster manifesta em seu relato do século XIX, as manobras que as embarcações faziam para transpor os canais, desviando das rochas submersas acima localizadas.

Ao sul da “*Barra Grande*” estendia-se outro rochedo submerso, onde à parte proeminente era conhecida pelo nome de “*Pedra Secca*”. Grande parte dessa rocha estava submersa, tendo 496 metros de comprimento e largura variável até cerca de 80 metros, cobertos por um lençol d’ água de 1,90 metros a quatro metros. Em seguida aparecia a “*Barra Pequena*” ou chamada do “*Picão*”, variando de 4 a 6 metros de profundidade e 136 metros de largura. O limite Sul desta entrada era marcado pela presença da rocha “*Tartaruga*”, uma espécie de “*lage rochosa*”, como descreve Lisboa. A partir daí, o arrecife vinha alteando até o farol do Picão, distando 56 metros da referida rocha. Ao Sul da antiga Barra do Picão, vinha à freguesia do Recife e paralelamente corria os arrecifes alteando, como extensão à própria cidade. A partir daí os arrecifes apresentavam uma largura de 20 a 60 metros na base, até chegar à outra depressão denominada de “*Pequena Barra ou Barreta das Jangadas*”, distando do Picão 2.910 metros. Antes da obstrução de 1860, esse local “*permittia a travessia de jangadas de pescadores e até das pequenas embarcações costeiras por ocasião da maré cheia*”, como destaca o engenheiro Alfredo Lisboa (1915: 6). Esse caminho percorrido pelo transporte fluvial nos mares tinha íntima ligação com a parte central da cidade. Assim constituíam-se os principais caminhos marítimos que se articulavam com os fluviais.

### **III.III - ENTRANDO NA CIDADE: OS CAMINHOS FLUVIAIS**

Na entrada da cidade, começavam os caminhos fluviais trafegados pelos barcos que o engenheiro Alfredo Lisboa (1915: 8) descreve, como o trecho da “*Bacia de Maré*” que “*extende-se uma planície quasi e baixa, em parte alagadiça; é um terreno formado pelas alluviões dos rios que desembocam no Oceano através dos recifes e reforçado com areias arrojadas pelo mar e pelos ventos (...)*”. Neste local, unidos com o mar, os rios Beberibe e Capibaribe se enlaçam. O Capibaribe com seus dois braços, um esquerdo e outro direito se destacam no delta, cortando, na época, as principais freguesias da cidade.

**Os dois braços do rio possuíam pouca profundidade, salienta o engenheiro francês Béringer (apud Lisboa, 1915: 144): “O Capibaribe, qualquer dos seus braços não possuía profundidade suficiente para permitir uma navegação regular. O fluxo do mar, amortecido pelos**



***vastos pântanos ribeirinhos perdia toda velocidade e lançava apenas um pequeno volume d'água além do delta***". Nos caminhos dos rios Capibaribe, as embarcações trafegavam apenas na parte influenciada pela maré, como destaca o historiador Sérgio Higino (1943: 315): ***“O rio navegável é o Capibaribe, na parte influenciada pela maré cerca de 12 quilômetros***". Vale, porém, salientar que os 12 quilômetros que o historiador se refere, é além do delta do rio, ou seja, nas regiões mais suburbanas da cidade.

*Subindo a direção do braço esquerdo ou do Norte no rio Capibaribe, na região do delta, havia a “passagem fluvial” dos Coelhos, no arrabalde do mesmo nome. Esta passagem era local de travessia dos pequenos barcos, onde negros canoieiros fixavam canoas nas duas margens. O mesmo braço, ainda vinha contornar o bairro da Boa Vista pela margem esquerda e do outro lado contornava a Ilha de Santo Antônio. Boa Vista e Santa Isabel, principais pontes, tinham comprimentos de 154 e 160 metros, respectivamente, estabelecendo as comunicações entre a dita Ilha e o bairro da Boa Vista. Encontrava, ainda, o braço esquerdo do rio, “um espaçoso lagamar, a bacia de Santo Amaro” que se expande ao norte da Ilha de Santo Antônio, como descreve Lisboa (1915: 12). Essa bacia tinha 270 metros de largura máxima entre a rua da Aurora, na Boa Vista e o bairro do Recife. Um banco arenoso, muito raso e mangues ocupavam essa bacia em grande parte da superfície molhada que apresentava 58,5 hectares.*

*A bacia de Santo Amaro recebia, também, as águas do rio Beberibe, descendo de Olinda e unindo-se aos do braço esquerdo do Capibaribe que se dirige para o Sul. Esse trecho de encontro passa sob a ponte do Recife, na época, com 178,4 metros e lança-se em seguida no porto, confundindo-se com as águas do braço direito. Era caminho comum das embarcações que subiam e desciam no braço esquerdo do Capibaribe, além das que subiam o Beberibe na sua larga “passagem Fluvial” ou fazendo o sentido contrário. Era o ponto de intersecção, articulando os caminhos dos barcos em direção ao centro da cidade do Recife e mais ao Norte, em Olinda. Por ser o principal escoadouro dos arrabaldes do Recife, o braço esquerdo era caminho comum e freqüente das embarcações que transportavam gente e mercadoria.*

*O braço esquerdo que era, segundo Lisboa (1915: 12) “escoadouro commum”, comunicava o pontal curvo da Freguesia de São Frei Pedro Gonçalves com os arrabaldes da cidade através de um trecho de aproximadamente cinco quilômetros em direção a Madalena. Era um caminho menor, quando comparado ao curso desse mesmo braço que leva ao ramo Sul ou dos Afogados. Depois se seguia da Madalena, onde o caminho dos rios apresentava “declives suaves e ribanceiras mais ou menos altas” (Lisboa, 1915: 10) até a Caxangá, “tráfego suficientemente intenso” dos barcos, como descreve o historiador Evaldo Cabral (1978: 85). Chegando a Várzea com 12Km percorrido desde a ponte da Madalena, encontravam-se extensas e férteis várzeas que beiravam o rio junto à povoação. O açúcar dessa região, ainda, era escoado por barcas e canoas que trafegavam o caminho Várzea-Caxangá. No período de estiagem, os barcos desciam com rapidez da Caxangá até o delta por conta da influência das “grandes marés de syzигias”, como destaca Alfredo Lisboa (1915: 72). Em seguida as embarcações desciam o braço esquerdo do Capibaribe em direção ao pontal curvo do bairro do Recife abrigando-se no porto, vindo misturar-se ao braço direito do rio.*

*O braço direito do Capibaribe ou do sul contornava os arrabaldes dos Afogados, sendo atravessado por pontes contíguas, uma que ligava a estrada empedrada dos Afogados e outra a linha férrea do Recife a S. Francisco construída em 1858. A “insuficiente extensão” das pontes dificultava o despejo desimpedido das águas acumuladas à montante, acrescenta Alfredo Lisboa (1915: 10). As águas avolumadas pelas marés e pelas cheias fluviais não encontravam saída pelo braço direito, tendo que refluir pelos canais secundários, incorporando-se ao volume d’água do braço esquerdo. Esse trecho era bastante complicado para os barcos que desciam na direção dos Afogados, estendendo-se até o profundo esteiro do porto, constituindo um vasto “lagamar”. Este vasto lagamar, onde deságua o braço direito do rio, margeava a Sul e a leste as arenosas Ilha do Nogueira e demais ilhotas da região conhecida hoje por Pina. Do lado da terra o lagamar é limitado pela comprida Ilha de Santo Antônio ou de Antônio Vaz que encerra os bairros de São José e Santo Antônio.*

**O rio sofreu pequenas modificações em alguns trechos. Nas ribanceiras de suas águas, no lugar chamado Taguary, o trecho que**

passava mais um pouco ao Sul, se modificou no oitocentos. Na margem esquerda, a partir da Capunga, o antigo leito diferenciou-se durante este período. Com a construção da Ponte da Madalena, na década de 30 do século XIX, a antiga cambôa que atravessava a estrada da Passagem foi aterrada. O rio passou a correr, no local da ponte, modificando seu antigo trajeto que, anteriormente, seguia a referida camboa, contornando a ilha do Retiro, vindo em seguida bifurcar-se.

O braço sul do rio Capibaribe que passava entre as ilhas do Maroim e de Anna Bezerra e pelo local da ponte dos Afogados não tinha a vazão tão desimpedida como nos primeiros séculos de colonização, por conta de aterros que se processavam desde fins do século XVIII. Seu braço Norte na parte do rio que beira a ilha de Antonio Vaz diminuiu de largura. As águas desse mesmo braço do Capibaribe que afluem com as do Beberibe corriam no oitocentos num leito mais estreito, entre a antiga cidade de Maurícia e o bairro do Recife. Os aterros que aconteciam nas margens dos rios afetavam, principalmente, a sobrevivência das camboas. O historiador José Luís Mota Menezes (apud Brandão, 2000: 411-419) ao afirmar que o crescimento da povoação do Recife obedecia à lógica que acompanha a topografia, constatou a ação dos aterros das margens e camboas dos rios e mares. O desaparecimento delas prejudicou, em parte, a navegação dos barcos fluviais. Partes estreitas, tanto do rio como do mar, as camboas funcionavam como reguladoras dos fluxos e refluxos das marés e, ainda, escoavam as águas das chuvas, minimizando os efeitos dos períodos das enchentes.

A pequena bacia do Beberibe sofreu, também, aterros de suas camboas. Entre as numerosas camboas do Beberibe, havia duas importantes que estabeleciam uma comunicação entre ele e o braço esquerdo do Capibaribe. A cambôa da Tacaruana, no século XIX, em

parte aterrada, destacava-se do Capibaribe na frente do Hospital Português, passando pelo Manguinho e a Oeste da ponte do Maduro vindo a desembocar no lugar em que foi construído o Hospital dos Lázaros. A outra tinha menor importância, acompanhando paralelamente a primeira, passava a leste do lugar chamado Chora Menino, seguindo pela Soledade, pelo cemitério público para, enfim, atravessar Santo Amaro.

Portanto, as mudanças que aconteceram no leito do rio durante o século XIX, não foram suficientes para alterarem a circulação do transporte fluvial no rio Beberibe. Era o regime das águas que provocavam alterações circunstanciais. As canoas pequenas navegavam próximo da nascente do rio, como destaca um documento do século XIX, presente na coleção da Câmara Municipal:

*“E o rio deste nome, tendo a sua origem poucas legoas acima da povoação, comessa ahi a ser navegavel por pequenas ca noas, vem banhar a cidade pelo sül e desce athe o porto, a onde entra nomár. Em Olinda porem he a sua corrente cortada por hum grande assude, aque chamão o Varadouro, o qual repreza as agoas, formando hum grande lago, que se estende quase athe Bibiribe, e inunda perto dehuma legoa quadrada de superficie”.*<sup>171</sup>

Chegando a cidade de Olinda, as canoas de carreira tinham dificuldades para descer rio abaixo, devido à antiga construção do açude do Varadouro que provocou o corte da correnteza do rio. Essa alteração da correnteza interferia diretamente na navegação das canoas do Beberibe desde o período colonial. Evaldo Cabral (1978: 73)

---

<sup>171</sup> Arquivo Público Estadual (Recife): Coleção das Câmaras Municipais. CM5, 1832.

**constatou este fato ao citar um documento da câmara municipal de Olinda da primeira metade do século XIX: “as canoas se viam na contingência de fazer imensas voltas, gastando imenso tempo que costuma ser de quatro horas para subir e duas ao menos para descer”, e acrescenta que “Do Varadouro ao Recife, só se podia navegar durante a preamar, pois o rio inundava as camboas e mangues circunvizinhos pela existência de um canal onde se acumulassem as águas nas vazantes”.**

**Com o período da maré baixa era impossível servir-se da canoa, salienta o mesmo historiador ao destacar o caminho final do rio.**

“Era o rio Beberibe muito raso”, como esclarece o engenheiro oitocentista Émile Béringer (apud Lisboa, 1915: 144) que “mesmo em seu curso marítimo, não sendo acessível senão a canoas ou botes que circulavam em canaes muito estreitos e sem duvida somente em preamar”. Da mesma forma, outros cronistas, como Sebastião de Castro Caldas e Luiz dos Santos Vilhena, no século XVIII, já haviam constatado que o rio era navegável, apenas, por canoas. Mas, João Baers, na obra “*Olinda Conquistada*”, ao descrever o período setecentista sobre o conformismo dos habitantes olindenses em relação à funcionalidade do porto natural do Recife, constata, no rio Beberibe outros tipos de pequenos barcos, além de canoas: “*Conformaram-se, pois, os habitantes de Olinda com fazerem uso do Porto natural de Recife, abrigado e seguro, embora um pouco distante, exigindo o transbordo das mercadorias dos ou para os botes, saveiros, chalupas e pequenos barcos que navegavam pelo Beberibe*” (Baers apud Castro, 1956: 63). No século XIX, o francês Tollenare (1956: 332) registrou chalupas que transportavam água: “*As chalupas dos navios podem subir até Olinda para obter água quando as marés são altas. Creio que as marés atingem aí a 3 pés. Assim me enganava ao dizer que o Beberibe só admite embarcações de 6 a 7 polegadas*”. As dificuldades que interferiam na navegação dos caminhos dos rios Capibaribe e Beberibe, como está verificado, decorriam dos regimes das águas.

*Esses caminhos eram marcados por ancoradouros, portos e cais, onde repousavam as embarcações. Muitos desses atracadouros de características diversas geraram uma ocupação peculiar, onde becos, travessas, ruas e, mesmo, estradas se voltavam para esses pólos de embarque e desembarque. A parte central da cidade apresentava grandes lanços de cais para receber novos e*

*grandes navios vindos do mar. A cidade marcada por essas pequenas unidades construídas, mostrava-se com uma ocupação singular, caracterizada essencialmente pelos caminhos marítimos e fluviais.*

### **III.IV - AS MARCAS DO TRANSPORTE FLUVIAL NA CIDADE**

*Os fluxos fluviais e marítimos propiciavam a formação de pequenas e variadas unidades funcionais, localizadas em pontos centrais ou espalhadas pelos arrabaldes da cidade: portos, cais, ancoradouros, além das fixas e eventuais “passagens fluviais e marítimas”. Ancoradouros, portos fluviais e marítimos, praias, ribeiras, próximos ao centro urbano constituíam lugares de intenso comércio de mercadorias, além do embarque e desembarque freqüente de gente.*

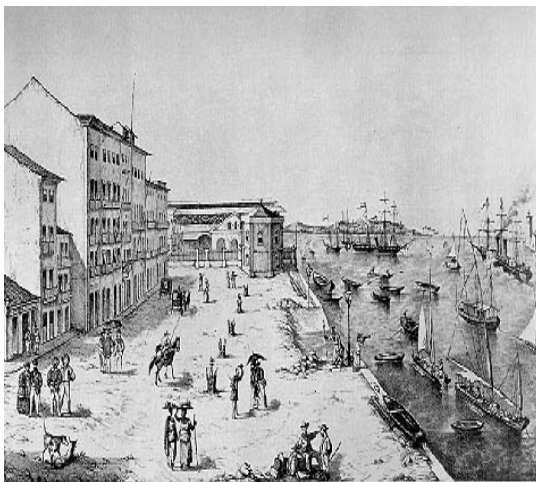
*Os ancoradouros em frente ao Forte do Mattos, o cais do Colégio e dos Ramos, a ribeira marinha da freguesia de São Frei Gonçalves, o Trapiche Novo da Alfândega e porto negreiro das canoas do Recife eram pontos centrais de comércio para as embarcações estrangeiras e nacionais que não podiam subir rio acima. Subindo os rios, encontravam-se vários cais e portos de particulares, contrastando com ancoradouros, cais de portos nos rios e mares do centro da cidade. A historiadora Virgínia Pernambucano de Mello (1991: 73) afirma que, no século XIX, havia um sem números de portos localizados tanto na área mais central da cidade quanto nos arrabaldes.*

*Os ancoradouros, portos e cais e passagens imprimiam um caráter singular à cidade do Recife no oitocentos. Havia, porém, algumas distinções entre essas unidades construídas que eram apropriadas ao século XIX. “Ancoradouro” muitas vezes era, também, designado de porto, embora fosse apenas um atracadouro natural freqüentado pelas embarcações. Nele não havia armazéns ou capatazias. “Porto” tinha sentido plural, podendo ser, também, ancoradouro natural ou não e, por vezes, sede da organização dos barcos. Nele havia, em geral, armazéns e um cais, local de atraque das embarcações. Mas, muitos portos eram, também, identificados como trapiches, como afirma José Luiz Mota Meneses.<sup>172</sup> Evaldo Cabral (1978: 81) ao referir-se ao oitocentos destaca que*

---

<sup>172</sup> Armazéns de mercadorias junto ao cais. Nesses pequenos trapiches os cais, geralmente, eram confeccionados com plataformas de madeira proeminentes ao rio, sustentadas por troncos ou paus. José Luiz Mota Meneses prefere associar o que se chamava de “porto”, no século XIX, ao trapiche ou

“não se entenda aqui ‘Porto’ em sentido demasiado estrito”. O “Cais” podia pertencer a um trapiche ou, simplesmente, a extensão da frente da propriedade da casa. “Passagem” podia localizar-se no rio ou mar. Nos rios, geralmente, se articulava nos pés ou próxima das pontes, permitindo a travessia para outra margem do rio. Nos mares, também, podia constituir uma barra ou canal que dava passagem a pequenos barcos ao longo dos caminhos marítimos. Por essa razão, alguns historiadores as confundem com portos<sup>173</sup>.



(a)

(b)

**Figura 6.III (a) – Desenho do Trapiche**  
Típico trapiche confeccionado de Madeira.  
Fonte: Dicionário Ilustrado Formar, 1966,  
p.2548.

**Figura 6.III (b) – Gravura do cais da**  
**Lingüeta**  
Cais de alvenaria de tijolos na  
freguesia do Recife - “cais da  
Lingüeta, século XIX.

armazém. O cais, propriamente dito, é uma parte do porto, sendo no século XIX entendido, também, como uma extensão da propriedade da casa.

<sup>173</sup> Evaldo Cabral descreve o desaparecimento das passagens fluviais, afirmando que muitas se transformaram em portos (1978, 81).

*Os ancoradouros marítimos que constituíam o terminal portuário eram abrigos, muitas vezes, nem tão seguro, das embarcações que viam do mar aberto. Esses ancoradouros podiam ser externos e internos. Os externos eram os mais perigosos, destacando-se o ancoradouro do Lamarão, tantas vezes citado na literatura dos cronistas e viajantes que contornaram a costa pernambucana desde o período da colonização. Os internos eram abrigos necessários para os navios de pequeno e médio porte, ficando próximos de cais e pequenos portos nos rios. Dentre os internos estava o ancoradouro do Mosqueiro, contornando toda a borda leste do bairro, sendo o principal e mais movimentado do terminal marítimo. Outro ancoradouro interno era o Canal, ao norte, chamado de “anteporto” pelo engenheiro Émile Beringer (apud Lisboa, 1915: 145), abrigando embarcações de maior calado.*

O ancoradouro das alvarengas estava descrito nos relatórios do engenheiro francês Victor Fournié, no século XIX, como um ancoradouro específico para esse tipo de embarcação. Esse ancoradouro era conhecido, também, como “*porto interior*” (Mello, 2001: 56) localizado na parte interna do porto do Recife. Esse porto, provavelmente, possuía alguma importância, apesar de não ter destaque nos mapas hidrográficos, talvez, por ser um local de trabalho de negros, na maioria escravos alvarengueiros. Além das alvarengas, outras embarcações, como barças que vinham da estreita barra de Suape e/ou da barreta das Jangadas descarregavam ali. Era, sobretudo, um ancoradouro de suporte para o embarque e desembarque de mercadorias dos navios maiores que não podiam atravessar a barra Grande em direção aos ancoradouros mais internos.

*Havia uma hierarquia entre os ancoradouros do porto do Recife<sup>174</sup>, revelando não só a diversidade funcional, mas a influência do fluxo do transporte fluvial na parte central da cidade, afinal de contas esse era o porto mais movimentado do império: “(...) possa servir de diferença a consideração de ser o Rio, capital do império, porque nem esse porto, nem o da Bahia tem maior*

---

<sup>174</sup> Essa importância era atribuída, apenas, à funcionalidade do terminal marítimo em relação aos demais portos da costa brasileira. Essa importância crescia, a partir do oitocentos, com o fenômeno da interiorização do terminal marítimo em direção ao rio.



frequencia de navios estrangeiros, do que o de Pernambuco”.<sup>175</sup> *A vantagem do porto do Recife em relação ao da Bahia e Rio de Janeiro eram seus ancoradouros de mar que, unidos com os de rio, davam um melhor acesso aos visitantes, como atesta a mesma petição ao referir-se aos ancoradouros internos e externos: “(...) não só os navios que entrão, como os que fundeão no Lameirão, que he huma circunstância attendivel na comparação dos dous portos referidos, em que todos os navios fundeão em distancia muito comoda as visitas”*.<sup>176</sup>

O escritor José Regueira Costa ao destacar a importância do terminal, discrimina esse grau hierárquico dos diversos ancoradouros do porto. Em primeiro grau de importância viria o poço que era “*Mouillage où les vaisseaux se mettent pour charger et décharger*”; Em seguida viria a barra que atravessa o banco Breguedé, “*Lés Vaisseaux ne péuvent passer qu` après être déchargés*”; O Mosqueiro, “*Port Pour les vaisseaux lors qu` ils sont déchargés*”; dentro do rio Capibaribe, um “*Port pour de petits batiments*”.<sup>177</sup>



**Figura 7.III – Mapa Hidrográfico do Ancoradouro do Mosqueiro**

Mapa Hidrográfico Confeccionado pelo Capitão Tenente Diogo Joze de Brito em

1816, mostrando os velhos trapiches e portos de canoas que bordam a freguesia do

<sup>175</sup> Assei  
1835.

Recife. Em frente à freguesia destaca-se o ancoradouro do Mosqueiro.

<sup>176</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Conjunto de Petições. Assuntos Administrativos, 1835.

<sup>177</sup> O escritor Regueira Costa nos informa de um Plano do Porto de Pernambuco, de origem francesa, existente no Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano. Segundo informações que constatei durante a pesquisa, o mesmo Instituto não possui mais o citado material que o autor alega existir em seus artigos publicados nas revista da mesma instituição.

Diferente dos ancoradouros, os portos fluviais e marítimos eram pontos de abrigo mais seguros. Esses portos pertenciam e/ou governo e particulares. Neles, o espaço das canoas era dominante, assim como de pequenas embarcações e funcionavam como terminais de passageiros, como atestam as posturas municipais do século XIX. Eram locais sujos, possuindo fiscais, geralmente, chefes negros que controlavam gêneros das canoas e de pequenas barcaças ou jangadas que chegavam e saíam.

Os fiscais eram conhecidos como capatazes do porto. Os serviços fiscalizados por eles eram avaliados na “capatazia” ou “capatazia” do porto. Geralmente, todos os portos possuíam uma capatazia com seus respectivos funcionários. Caso houvesse alguma irregularidade o capataz cobrava multas que variavam de acordo com a infração, conforme explícito nas posturas municipais. A capatazia do Algodão, por exemplo, foi criada pela Lei Provincial de 20 de abril de 1847. Em 1850, essa capatazia possuía além do capataz, 16 jornaleiros, um feitor em atividade durante nove meses do ano e 12 feitores no decorrer de três meses, indicados pelo administrador do consulado. O número de jornaleiros às vezes chegava a quarenta, dependendo das atividades e dos produtos estocados no porto. Havia, também, um marcador empregado em estampar nas cabeças das sacas a qualidade do algodão. A capatazia era, muitas vezes, arrematada em hasta pública, por meio de contrato com o governo, passando para a administração de particulares.

Muitos desses portos estavam associados aos barcos que predominavam nos caminhos marítimos ou fluviais. Nos rios, por exemplo, havia vários portos das canoas, enquanto nos mares predominavam portos de embarcações maiores, como alvarengas, barcaças e jangadas. É difícil, porém, identificar cada porto de rio e mar, como afirmou José Luiz Mota Menezes<sup>178</sup>, tal como a distância entre eles ou sua localização exata.

O porto das canoas, no bairro do Recife localizava-se na entrada da rua da Guia, por onde era feito o embarque. Esse porto tinha sua capatazia, além de armazéns, uma Capela atrás da antiga rua da Senzala, sendo sede de um complexo social e religioso, onde as canoas do Recife se organizavam. Existiam outros portos das canoas, de menor

---

<sup>178</sup> O Professor José Luiz da Motta Menezes, durante o período da minha pesquisa, me concedeu uma entrevista no IAHGPE, onde discutiu a localização desses pequenos portos. Da mesma maneira, o escritor Carlos Bezerra Cavalcanti descreveu as mudanças dos nomes dessas pequenas unidades funcionais, respectivamente em 14/12/2002, 05/07/2003 e 12/04/2002.

importância, espalhados pelo centro e arrabaldes da cidade. Na atual rua do Sol, localizava-se o porto da rua Nova, como destaca Virgínia Pernambucano de Mello (1991: 73). Esse porto era a sede de negros canoeiros que se organizavam sob invocação de São Cristóvão, situados ao pé da ponte da Boa Vista.

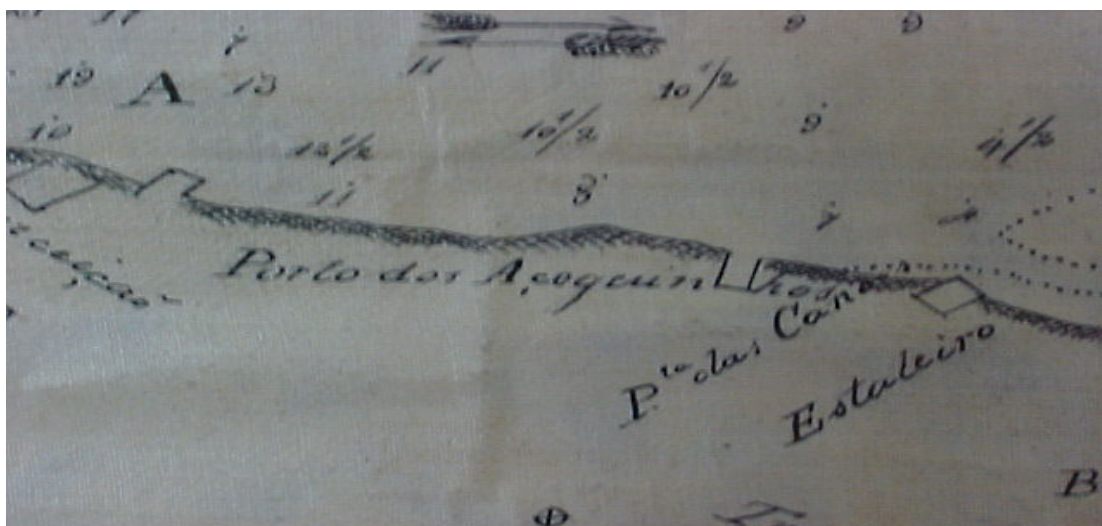


Figura 8.III – Mapa Hidrográfico do Porto das Canoas

Mapa Hidrográfico Confeccionado pelo Capitão Tenente Diogo Joze de Brito em 1816. Vista da Freguesia de São Frei Pedro Gonçalves pelo lado do rio Capibaribe, onde se vê o principal porto das canoas, um estaleiro e portos adjacentes.

Na mesma freguesia, há também, a presença de cais de portos mais aparelhados, como o da “Lingoeta” com escadarias duplas de alvenaria. Esses tipos de cais de porto, assim como os trapiches, também, possuíam seus fiscais ou capatazes. Segundo as Posturas Municipais:

*“Nenhuma pessoa demorará por mais tempo do que precisa para serem transportadas, nas ruas, praças, beccos, e câes de embarque e desembarques quasquer volumes, que prejudiquem o livre transito; e os que quizerem fazer obras, ficão obrigados a recorrer ao fiscaes, para estes designarem o modo conque devão accomodar nas ruas os materiaes, que forem de necessidade: pena de dous mil reis de multa, e da remoção a sua custa”.*<sup>179</sup>

<sup>179</sup> Assembléa Legislativa de Pernambuco (Recife): Posturas Municipais, 1840. A Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco Sob Proposta da Camara Municipal da Cidade de Olinda, Art. 6, p.16.

É claro que as posturas municipais existiam para evitar uma prática corriqueira e parece, quando as confrontamos com as petições e ofícios da Assembléia Legislativa, podemos comprovar que nem sempre eram cumpridas. Muitos portos ou trapiches e cais abarrotavam-se de mercadorias, animais e gente, dificultando o trânsito. As posturas serviam como elementos reguladores da operação e organização do transporte fluvial na cidade. As regras presentes nas posturas municipais dirigidas aos portos e cais eram a forma das autoridades públicas exercerem seu papel de controle, senão diretamente no transporte, mas no lugar deste na cidade.

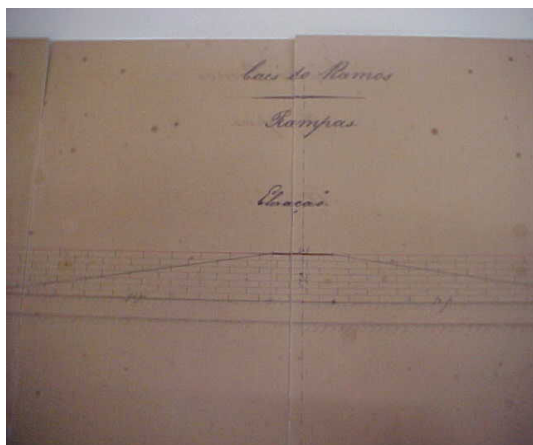
Os portos na parte central da cidade, principalmente, os marítimos eram evitados pela população, devido à sujeira e o movimento efervescente das atividades das embarcações de cabotagem e de longo curso. Para controlar o lugar do transporte fluvial, algumas posturas se referem à importância da limpeza dos portos da seguinte forma: *“Os portos de embarques se conservado limpos, e sem embaraço que incomodem a concorrência das pessoas que se destinarem aos embarques; sob pena de pagar o administrador ou capataz do porto á multa de dous mil reis”*.<sup>180</sup> Entretanto, a multa estendia-se para todos os portos e cais, inclusive os mais periféricos do centro, onde canoas, barças e jangadas encontravam seu lugar na cidade.

Na freguesia de Santo Antônio, pode-se destacar o cais de São Francisco em frente ao convento franciscano. Além do cais dos Ramos pertencente à viúva de Joze Ramos de Oliveira em meados do século XIX, possuindo apenas uma só rampa de acesso.<sup>181</sup> Em meados do século XIX, o cais é projetado para ter duas rampas.

---

<sup>180</sup> Assembléia Legislativa (Recife): Posturas Municipais, 1849, n. 30. Posturas da Camara Municipal da Cidade do Recife Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco Sob Proposta da Camara Municipal da Cidade do Recife. Decreta as Seguintes Posturas Municipais. Título 11 da Policia dos Mercados, Casas de Negocio, e Portos de Embarque, p.64.

<sup>181</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Autografos das Leis Sancionadas 1848 A 1852. Estado-PE. N. 228 a Assembleia Legislativa Provincial de Pernambuco, Decreta: Título 1. Despesas Provincial Permanente – Transportes.



(a)

Figura 9.III (a) – Planta do cais do Ramos

Planta do cais do Ramos projetado pelo engenheiro F. V: da Silva, em 2 de junho de 1848.

Fonte: Assembléa Legislativa de



(b)

**Figura 9.III (b) – Foto do cais do Ramos**

Fotografia de Augusto Stahl em 1859, mostrando o cais do Ramos na freguesia de Santo Antônio.

Fonte: F. V. da Silva, 1848

Era a freguesia de São José, parte mais pobre dos três bairros, possuía, também um outro porto das canoas, próxima a esquina da rua dos martírios, onde dois becos conduziam para a localidade.<sup>182</sup> Um deles era bem estreito que ficava de esquina com a rua dos martírios, onde se concentravam muitos negros e escravos fugitivos. É possível, também, que fosse o local de encontro de negros, festas e batuques da freguesia que o historiador Marcus J. M. de Carvalho (1998: 87) descreve, sem, entretanto, precisar a localização. Um pouco mais adiante havia um outro beco mais largo que dava livre acesso ao porto das canoas. A suplicante, moradora do local, Joanna Xavier da Penha,

Senhora possuidora de uma casa de dois andares na rua dos martírios, escreve uma petição dirigida a câmara municipal da cidade esclarecendo a questão:

*“(...) o beco estreito, que vai para o porto das canôas, he ameassada de sofrer ruina o predio da suppicante pelos frequentes despesos de lixo, e inmundices, que os escravos dás circunvizinhaça para ali acarretaó demaneira que á muitos annos se tem tornado aquelle beco intranzitavel, enem tem aserventia, que sefez dia desejar, e apezar da suplicante por muitas vezes ter dado principio a limpa-lo não tem podido concluir, porque nas horas no turnas os escravos ali faze, o despejo”.*<sup>183</sup>

A sujeira era tamanha que muitos cadáveres de animais e escravos podiam ser vistos a luz do dia, descreve a mesma moradora: *“(...) para aquelle lugar lanço animaes mortos, que ali aprodecem e athé mesmo por algumas vezes como tem acontecido, e poder informar os vizinhos, fazem lançar cadaveres humanos”.*<sup>184</sup>

No bairro da Boa Vista, destacava-se o porto da Ponte Velha, próximo ao Curtume do Fundão no local do Sacramento da Freguesia da Boa Vista. O porto do Veiga, situado na camboa do mesmo nome, ficava próximo a Cordoaria de Cairo e o cais da rua da Aurora, um dos mais movimentados da cidade, nas margens do Capibaribe. É muito provável que existissem portos chefiados por negros na freguesia da Boa Vista, pois do outro lado da ponte existia um porto de canoas. Como o bairro era um local que não possuía muitos logradouros e boa parte das ruas não eram calçadas, pelo menos até a década de 60, muitos portos de canoas deveriam existir neste lugar.

---

<sup>182</sup> Em entrevista com o historiador e arquiteto José Luiz da Motta Menezes no dia 05/07/2003, o mesmo me garantiu que, era bastante provável que esses dois becos conduzissem os passageiros de canoas para o local onde, hoje, se encontra o cais João Estelita em São José.

<sup>183</sup> Assembléia Legislativa (Recife): Conjunto de Petições. *“Copia Illustrissimo Senhores presidente, vereadores da Câmara = Diz Joanna Xavier da Penha (...)”*, 1840. Caixa 117P.

<sup>184</sup> Assembléia Legislativa (Recife): Conjunto de Petições. *“Copia Illustrissimo Senhores presidente, vereadores da Câmara = Diz Joanna Xavier da Penha (...)”*, 1840. Caixa 117P.

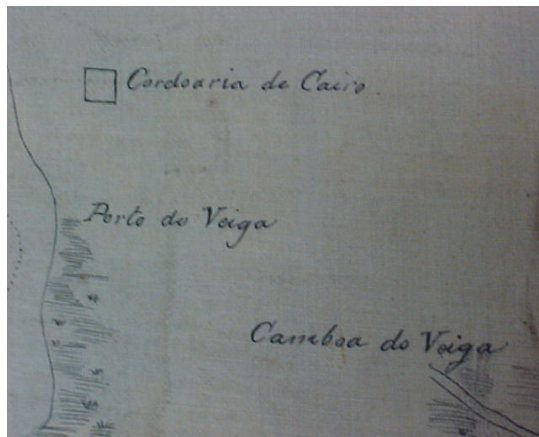


(a)

Figura 10.III (a) – Mapa Hidrográfico do Porto da Ponte Velha

Partes do Mapa Hidrográfico Confeccionado por Diogo Joze de Brito em 1816, mostrando o porto da Ponte Velha na Freguesia da Boa Vista.

Um dos portos mais importantes que integrava os caminhos entre os rios Capibaribe e Beberibe era o porto da Madeira e o porto Ferraz. Este último desconhecido pela historiografia do Recife. Poucos documentos e relatos de historiadores descrevem sobre esses portos de canoas que articulavam a comunicação entre as duas cidades irmãs. Em Olinda, o porto Ferraz estava localizado a um quarto de légua abaixo do riacho denominado “*Secca*” que ficava a uma légua e meia da nascente do rio Beberibe. O porto da Madeira localizava-se, acima da povoação do Beberibe. Essa povoação estava situada a duas legas da cidade de Olinda. Segundo Robert Smith (1981: 112-115), o porto da praia da Madeira, na freguesia de São Frei Gonçalves,



(b)

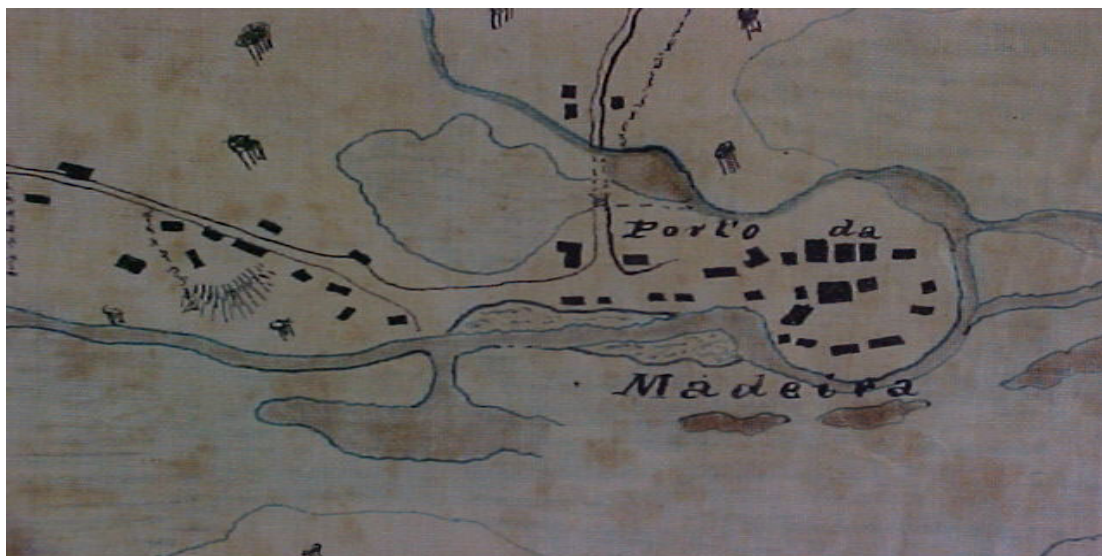
Figura 10.III (b) – Mapa Hidrográfico do Porto da Veiga

Partes do Mapa Hidrográfico Confeccionado por Diogo Joze de Brito em 1816, mostrando o porto do Veiga na Freguesia da Boa Vista.

Fonte: Arquivo Público Estadual João Emerenciano – Setor de Manas e Plantas



interceptava a madeira que descia do rio Beberibe. Essa ligação entre os pequenos portos de Olinda e do centro do Recife só podia ser realizada por canoas.



**Figura 11.III – Planta do Porto da Madeira**

Planta de Canalização do Rio Beberibe Confeccionada por M. O. Carvalho Mendonça, século XIX. Visão do Principal porto que fazia ligação com os portos do Capibaribe no intenso comércio da Madeira.

Fonte: Arquivo Público Estadual João Emerenciano – Setor de Mapas e Plantas

Canoas e pequenas balsas<sup>185</sup> podiam percorrer o lugar próximo da nascente do rio Beberibe, onde estava situado o porto *Ferraz* e o da Madeira.<sup>186</sup> O intenso tráfego do transporte fluvial entre esses portos dos rios Beberibe, Capibaribe e centro da cidade promoveram o desejo de elevar a pequena povoação do Beberibe em categoria de paróquia ou, seja, freguesia<sup>187</sup>. É importante ressaltar a influência que o transporte fluvial exerceu na formação desse importante caminho que florescia na povoação.<sup>188</sup>

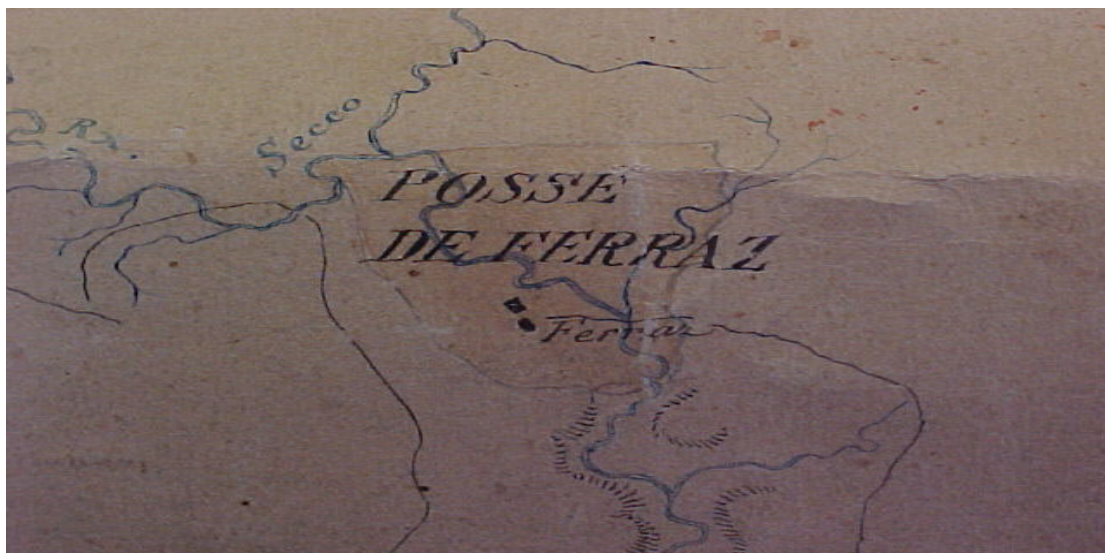
<sup>185</sup> As pequenas balsas eram pequenas jangadinhas à vara ou remo.

<sup>186</sup> O restante do rio Beberibe, na década de 50, foi bastante explorado na limpeza de suas margens para que florescesse esse importante comércio do carvão e da madeira. Uma petição de fins da década de 10 de maio de 1850 mostra que o comércio, próximo à povoação de Nossa Senhora da Conceição do Beberibe, trouxe melhorias para a população. Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Conjunto de Petições. Irmandade do Beberibe, 1850. Caixa 121p.

<sup>187</sup> Dessa forma, os irmãos da comunidade pediam a assembléia Legislativa, juntamente, com os abaixo assinados “a graça de elevardes a dita povoação a categoria de Parochia”, revelando o comércio que se desenvolvia ao seu redor movimentado por esses dois portos de canoas: “(...) Os abaixo assignados julgão dever lembrar-vos que a equidade pede, que não fique esquecida a dita povoação, quando outras muito menos concideraveis tem obtido a garça que hoje prova aquella vos he pedida. A povoação de Beberibe, que se acha florescendo em commercio, possui em si diversas e concideraveis propriedades rusticas; sua população maior de mil almas he laborioza, e tem-se sempre ostentado fiel ao governo de V. M. O imperador, e amante da ordem e tranquillidade publica (...)”. Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Conjunto de Petições. Irmandade do Beberibe, 1850. Caixa 121p.

<sup>188</sup> Esse caminho envolvia comércio, apenas da madeira e o carvão vegetal, sendo este último usufruído totalmente pela cidade do Recife, como destaca o relatório do presidente da província, na década de 50: “O único commercio que existe desde a povoação do Beberibe até o porto do Ferraz, he apenas de condução de madeiras que descem pelo rio em balças até a cidade de Olinda; porque o carvão, que se





**Figura 12.III – Planta da Posse do Ferraz**

Planta Projeto de Aumento de Abastecimento d' água, século XIX. Vê-se a “Posse de Ferraz”, onde os Relatórios dos Presidentes da Província destacam a existência do Porto Ferraz que faz ligação com o porto da Madeira.

Fonte: Arquivo Público Estadual João Emerenciano – Setor de Mapas e Plantas

Todos os portos tinham becos de acesso, elemento que caracterizou a morfologia da parte central da cidade, cuja sobrevivência dos mesmos era propiciada pelas construções e reparos dos portos nos oitocentos. A forma e função desses elementos eram essenciais para o funcionamento de todo fluxo do transporte fluvial na cidade do Recife. Este fato é comprovado no conjunto de ofícios dirigido a Assembléia Legislativa de Pernambuco tratando do alargamento de becos, prevalecendo a manutenção dos mesmos. As reformas na cidade, nas primeiras décadas de 30, não ameaçavam a manutenção dos becos, travessa e ruelas do Recife. O acesso ao transporte fluvial falava mais alto, por essa razão, esses becos e travessas eram, apenas, alargados, sem, no entanto, extingui-los:

*“Desejando esta camara contractar á compra das cazas citas, tanto na rua Nova, na esquina do beco, que vai para a Cãmbôa do Carmo, assim como a da mesma Cãmbôa que faz quina no beco para á rua das flores, a fim de demoli-las para por esse meio alargar-se áquelles beccos, como para augmentar-se o a formoseamento da*

---

*faz nas mattas daquella visinhança, e que constitue ahi o único objecto de commercio, he todo condusido em cargas para esta cidade do Recife”*. Era na freguesia de São Frei Pedro Gonçalves que se localizavam armazéns de carvão, ficando todo o carvão recolhido no porto Ferraz restrito ao comércio do Recife. Provincial Reports: Pernambuco. Microfilme. (Chicago, EUA): “Relatorio que á Assembléia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1856 o Exm.

*cidade, e m.mo pa maior facilidade de tranzito publico por áquela rua, visto a pequena largura dos mesmos beccos., que se tornaõ intranzitaveis, tanto pelo inverno, como a noite, onde se podem acoitar facinorosos”.*<sup>189</sup>

Era uma cidade, antes de tudo, dependente do transporte fluvial e isso, simplesmente, revela muito sobre a forma.

A preferência por becos mais largos estava associada, além das óbvias questões higiênicas reclamadas por uma cidade que crescia, a acessibilidade ou “*transito de pessoas*”, como era definido na época, já que a sujeira se acumulava nos mais estreitos. Pode-se aludir ao mesmo exemplo, já citado, dos dois becos, um estreito e largo, na esquina da rua dos Martírios, descritos por uma moradora da época. Depois de descrever a sujeira do beco estreito, a moradora fala do acesso dificultoso do mesmo, destacando o outro beco asseado e largo da seguinte forma: “*Illustrissimos senhores, semelhante beco não deve existir em aberto não só pelas rasoins já ponderadas como por que por ali nenhuma pessoa calçada, e decentemente vestida transita, mesmo porque adiante mais cincoenta passos, pouco mais ou menos há hum beco limpo, e bastante largo por onde se atravessa para o mesmo porto, (...)*”.<sup>190</sup>

Podemos perceber que mesmo sofrendo alargamento, os becos permaneciam no tecido urbano da cidade, como observou o sociólogo Gilberto Freyre. Eles não deixavam de ser becos, apenas, deixavam de ser muito estreitos, representando importantes elos de comunicação com ruas, pátios e, principalmente, o transporte fluvial nos rios. Um ofício de obras públicas remetidas à câmara municipal do Recife reforça este argumento ao destinar a demolição das referidas casas, assegurando a indenização dos moradores e a preservação desses becos: “*(...) duas cazas a indenisar, huma na rua nova na esquina do beco da cambôa do Carmo, outras no fim da rua das Flores esquina da cambôa do Carmo, comunicações importantes entre a rua Nova, Pateo do Carmo, e o rio*” (grifo nosso).<sup>191</sup>

---

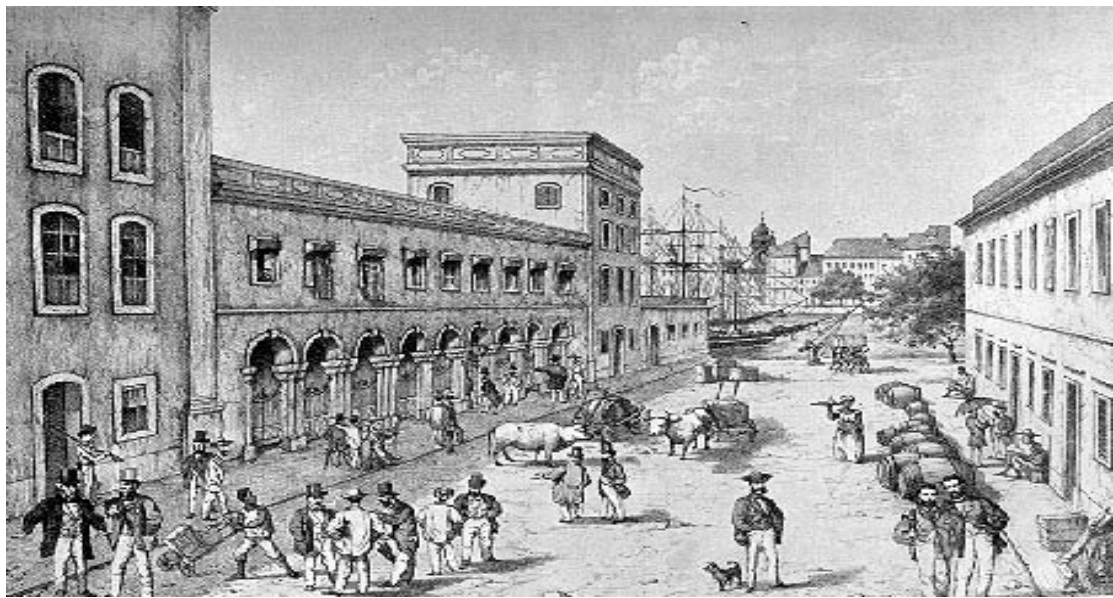
Sr. José Bento da Cunha e Figueiredo, Presidente da mesma Província. Recife, typ. de M.F. de Faria, 1856, p. 672, S7-1.

<sup>189</sup> Assembléia Legislativo de Pernambuco (Recife): Conjunto de Ofícios Recebidos da Camara Municipal, Remetidos a Presidencia da Província – 040 OR, 1837-1838. De Posturas e Negocios da Camara em Sessão de 23 de Março de 1838.

<sup>190</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Conjunto de Petições. “*Copia Illustrissimo Senhores presidente, vereadores da Câmara = Diz Joanna Xavier da Penha (...)*”, 1840. Caixa 117P.

<sup>191</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Conjunto de Ofícios Recebidos da Camara Municipal, Remetidos a Presidencia da Província – 040 OR, Obras Públicas. Remetida a 1de Abril de 1841 – Recife em Sessão Ordinaria.a de 31 de Março de 1841.

*É possível citar principais becos, travessas e ruas que a documentação destaca por darem acesso aos portos e cais da cidade. Dois deles, sem denominação na documentação, faziam esquina com a rua dos Martírios, prestando acesso a um dos portos das canoas da Freguesia de São José; a Travessa do Beberibe, próximo ao cais do Beberibe; a Travessa do Porto Velho. Cabe ainda citar as ruas e largos que davam acesso aos cais, como a rua ou lago do cais da Alfândega, rua do cais da “lingoeta”, largo do cais do forte do Mattos, rua do cais do Capibaribe.<sup>192</sup> O escritor Carlos Bezerra Cavalcanti (2002: 12) afirma que por volta de 1857, apenas, a freguesia de São Frei Pedro Gonçalves possuía vinte e seis ruas muitas delas com nomes de antigos portos ou cais.*



**Figura 13.III – Gravura do Largo da Alfândega**

Largo da Alfândega que conduzia ao cais do mesmo nome, século XIX.

Fonte: Schlappriz, Luís. Álbum de Memória de Pernambuco, p. 32.

Além das ruas que podiam conduzir a portos fluviais ou marítimos, importantes estradas nos arrabaldes permitiam acesso às passagens e cais de propriedades particulares. Havia, aí, uma característica bem peculiar desses atracadouros dos arrabaldes - O cais sem porto, ou seja, sem armazéns ou trapiches. Existiam vários cais sem porto em frente a propriedades particulares encontrados nos arrabaldes da cidade, com rampas ou escadarias únicas de pedra ou alvenaria em um dos lados ou duplas nos

---

<sup>192</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Conjunto de Petições. Relatório de Obras Públicas. “Contratos e Orçamento do Calçamento da Cidade do Recife, 1863–1875, onde existem nesse meio prorrogações e continuação do calçamento da cidade”, pp. 5-15. Caixa. 129.

dois lados da descida. Neles não havia a figura do “*capataz do porto*”, apenas a presença de negros canoieiros que pertenciam aos seus proprietários. Nos arrabaldes, o cais era uma extensão da propriedade, expressando-se nas longas e suntuosas escadarias dos cais que se tornaram símbolos do poder dos palacetes aristocráticos.



(a)

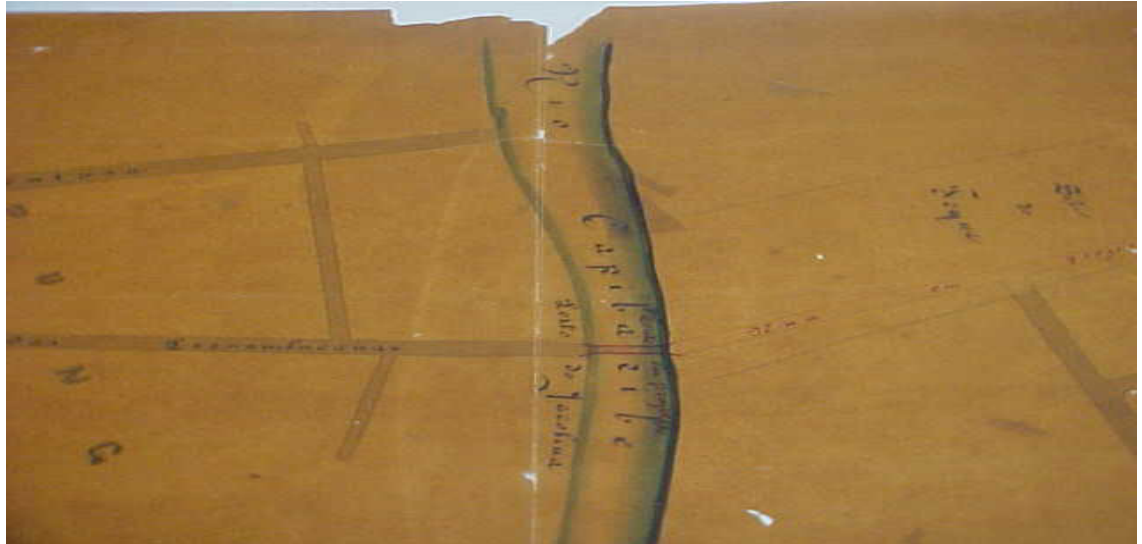
(b)

**Figura 14.III – Litografias dos Arrabaldes da Madalena**

Litografias a cores por Carls, Franz Heinrich, 1827-1909. (a) Trecho da Passagem da Madalena, onde se vê os palacetes com seus cais voltados para os rios, como verdadeiros muros de alvenaria. 21x 33cm. (b) A Ponte da Madalena e

Evaldo Cabral ao aludir a essa nova ocupação nos arrabaldes da cidade influenciada pelo transporte fluvial, destaca lanços de estradas construídas em direção ao rio. A própria “*estrada da passagem*”, no arrabalde da Madalena, construída na década de 60, dava acesso aos viandantes que atravessavam o rio. Os vários anúncios do Diário de Pernambuco entre os anos de 1835-1860 revelam a ocupação de casas voltadas para o rio que construíam cais. As casas mais distantes da via fluvial criavam estradas que as ligavam aos rios. O proprietário do Sítio Capunga, por exemplo,

projetou uma estrada que passava no meio da propriedade com 40 palmos de largura e dois mil de comprimento, saindo para o rio Capibaribe. Era, também, nos arrabaldes, sob os cuidados de arrematantes ou contratantes particulares, que se concentravam um maior número de “passagens” de barcos.



**Figura 15.III – Mapa do Projeto da Ponte do Porto Jacobina**

Projeto da ponte Jacobina no Porto do mesmo nome na Capunga confeccionado por José Soares Pinto Corrêa em 25 de fevereiro de 1877, onde se vê duas ruas que se voltam para Rio Capibaribe. A primeira, acima, é a rua da Ventura. A segunda, abaixo, é a rua das Pernambucanas que se liga ao porto Jacobina.

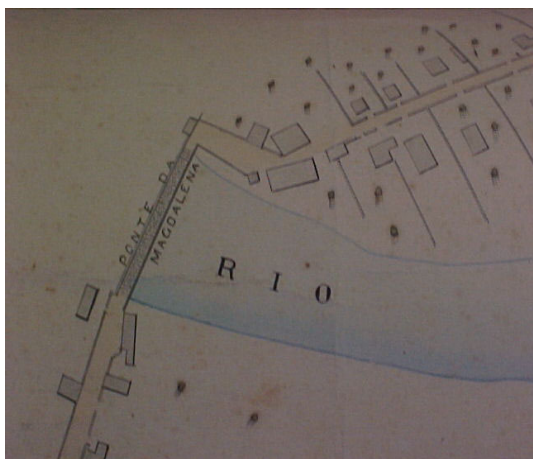
Fonte: Assembléia Legislativa do Pernambuco (Recife), 1918, p. 104.

Muitas passagens nos arrabaldes se localizavam nos trechos mais intenso do fluxo fluvial e eram utilizadas, não só no período das cheias dos rios, mas também no período seco, cobrando-se taxas. Trechos do rio Capibaribe, nos arrabaldes da cidade, ficavam tão secos que os cavalos passavam sem nenhuma dificuldade para outra margem. A carência de pontes e, principalmente, o estado precário das mesmas durante e após períodos chuvosos estimulavam a travessia nos rios. Os arrematantes das pontes descrevem nas petições enviadas a Assembléia Legislativa enormes prejuízos que tinham, tanto no período chuvoso, como no período seco. Estes, muitas vezes, cobravam a “passagem de rio” em lugar da barreira da ponte. A acessibilidade gerada pelo forte tráfego das vias fluviais nos arrabaldes permitia o amplo uso dessas “passagens”, facilitando a criação de várias taxas. Eram as chamadas “*taxas de barreira*”, uma espécie de pedágio fluvial.

A arrecadação direta dessas taxas eram realizada pelas “casas de barreiras” tão citadas pelos jornais da época. As casas de barreira das “passagens fluviais” ficavam



próximas as margens dos rios. Eram casas pequenas de uma arquitetura trabalhada com predominância de traços neoclássicos, como podemos comprovar nas plantas existentes nos Arquivo Público Estadual, a partir da década de 40. Elas serviam também para arrecadação de taxas nas pontes e estradas que estavam sendo construídas durante as primeiras décadas do oitocentos. O arrematante da Passagem Fluvial da Madalena, a que se tem mais notícia, possuía uma casa por arrematação próximo a ponte: “(...) *huá pequena caza que possuiá por arrendamento, junto a ponte, e que o embargante lhe havia arrendado, para nella Ter o cobrador da referida taxa*”.<sup>193</sup>



(a)

(b)

**Figura 16.III (a) – Planta da Casa de Barreira**

Projeto para construção de casas de barreiras no século XIX. Eram construídas para passagens de rios ou pontes. A casinha era local para administração das rendas do arrematante da “Passagem”.

Fonte: Arquivo Público Estadual João Emerenciano – Setor de Mapas e Plantas.

**Figura 16.III (b) – Mapa do Arrabalde da Madalena**

Mapa do arrabalde da Madalena, mostrando a ponte construída próxima à passagem fluvial. A ocupação concentra-se próximo à ponte ao lado da passagem fluvial.

Fonte: Arquivo Público Estadual João Emerenciano – Setor de Mapas e Plantas.

<sup>193</sup> Instit. Apelaç. 1839, f.

As taxas das barreiras sejam de passagens de rios, estradas e pontes eram reguladas pelas Posturas Municipais. Durante a década de trinta do oitocentos as cidades de Olinda e Recife foram isentas das taxas de rios, conforme está expresso nas leis Sancionadas do Orçamento Municipal do ano de 1839, referente à Receita Municipal: “*Artigo 19. As Camaras Municipaes da Prov.o p.a o anno municipal desta lei arrecadaraõ dentro de seus Municipios as rendas constantes dos Seg.tes paragrafos...S. 8 taxas das Passagens dos rios com excepção dos Municipios do R.e, e Olinda*”.<sup>194</sup> Mas, a cobrança de taxas nos rios Capibaribe e Beberibe resistia clandestinamente, conivente por arrematantes e autoridades públicas que faziam vista grossa para as prescrições da lei.

Um longo processo de Apelação Civil da cidade dirigido ao Tribunal da Relação no ano de 1839 revela esse fato ao referir-se a “Passagem da Madalena”, aonde por ordem da fazenda pública, passou-se a cobrar taxa de “barreira da ponte”. O arrematante da dita “passagem” era responsável pela arrecadação da taxa no rio. Com a ponte pronta e seu passadiço extinguiu-se a “passagem fluvial” sobre o rio. A questão alegada no referido processo era que o arrematante, mesmo depois da construção da ponte e seu passadiço, continuou a cobrança da passagem sobre o rio, o que não justificava a atitude do mesmo, pois a fazenda pública havia extinguido o tipo de taxa. Como o passadiço da ponte não dava segurança e por cair várias vezes, o arrematante permaneceu utilizando-se de suas “barcaças e canoas”, sem comunicar a Fazenda Pública o fato.

O “embargante”, como distingue a Fazenda Pública o apelado José Maria de Ammorim Junior, arrematante da “Passagem da Madalena” deveria ter deixado de cobrar a passagem do rio no ano de 1837, quando o mesmo passadiço foi recuperado e nunca mais caiu. Portanto, o arrematante deveria pagar uma dívida à fazenda pública a partir do ano de 1837, alegando a seguinte questão:

*“Pretende a Fazenda Provincial haver do embargante a quantia de 301H000 provenientes da taxa da Passagem da Magdalena, que o embargante arrematou á*

---

<sup>194</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Autografos das Leis Sancionadas do Orçamento Municipal – 1839. Capítulo 2. Receita Municipal, p. 13.

*correr do anno financeiro de 1837 á 1838; entende porem o embargante que se lhe incumbe o pagamento da taxa ate 26 d'agosto do anno ppassado; Por que tendo desse tempo em diante dado passagem a ponte, que na Magdalena se levantou por conta da Fazenda Publica, e não procurando mais ninguem as canoas e barcaças, que tinha o embargante ali estabellecido para a passagem do rio, servindo-se os passageiros, para o mesmo fim da ponte que mais commodidades offerecia extinguiu-se o objecto ou sujeito da obrigação que havia o embargante contrahido, e (o que mais he) extinguiu-se por hum facto da outra parte contractante (a Fazenda Publica)”.<sup>195</sup>*

Se confrontarmos esse fato aos “Índices dos Regulamentos Provinciaes” a partir do ano de 1837, podemos verificar que a cobrança dos pedágios das pontes dos Carvalhos e da Madalena começaram a vingar no mesmo ano<sup>196</sup>. Contudo, esses regulamentos não interferiram nas passagens fluviais localizadas nos arrabaldes da cidade, onde o transporte de barcos era intenso.

Havia, também, as subversões relacionadas à cobrança das taxas das “passagens fluviais”, mesmo as reguladas pela câmara municipal, eram aumentadas pelos arrematantes sem consentimento das autoridades: “S.8 taxas das Passagens dos rios (...), não podendo os arrematantes augmentar a quota destas taxas, que` serão de 20r.s p.r cada individuo, e 40r.s p.r cada animal vacum, e cavalari”.<sup>197</sup>

Os regulamentos presentes nas Posturas ou leis Sancionadas do Orçamento Municipais eram sempre subvertidos como podemos comprovar nos inúmeros ofícios recebidos e Petições da Assembléia Legislativa. Os próprios mapas hidrográficos reforçam este fato, ao revelar “passagens fluviais”. Provavelmente, outras “passagens” funcionavam clandestinamente, cobrando-se taxas, principalmente, na parte dos arrabaldes. Essa implicância dos arrematantes se justificava pelos enormes gastos que os

---

<sup>195</sup> Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (Recife): Tribunal da Relação. Apelação Civil Desta Cidade. Apelante: A Fazenda Pública; Apelado: José Maria de Ammorim Junior, 1839, p. 22.

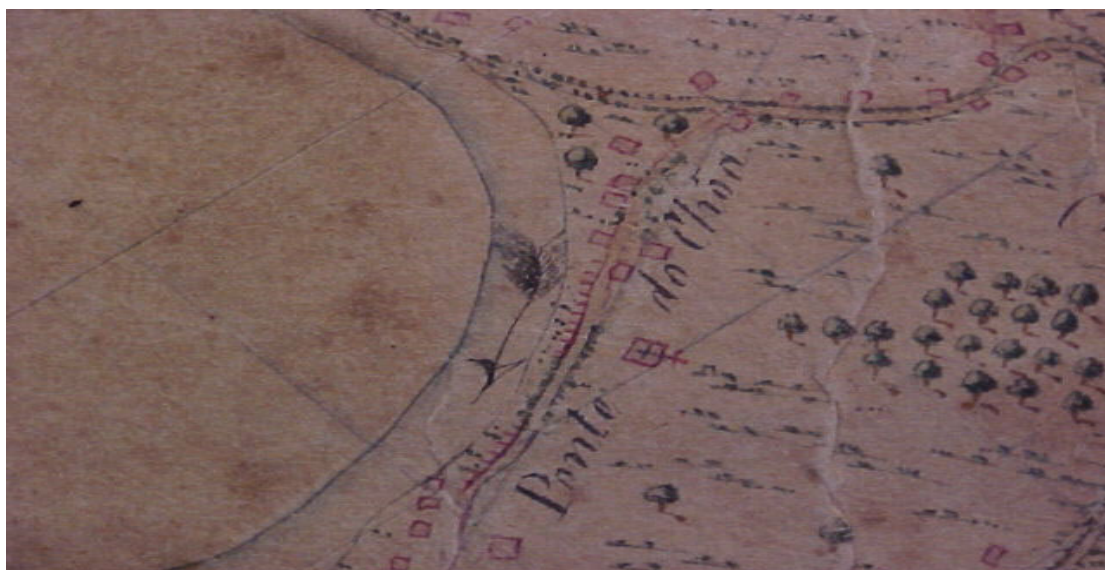
<sup>196</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Índice dos Regulamentos Provinciaes – José Bento da Cunha Figueirêdo Junior. Regulamento da Secretaria do Governo 16 de Setembro de 1837 – Art. 4 da tabella de 11 de Fevereiro de 1837, Aprovado pela lei Provincial de 9 de junho do mesmo ano – Vicente Thomaz Pires de Figueirêdo Camargo.

<sup>197</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Autografos das Leis Sancionadas do Orçamento Municipal – 1839. Capitulo 2. Receita Municipal, p. 13.



mesmos adquiriram, devido o material precário em que eram construídas as pontes. As enchentes levavam, até, as pontes que tinham reforços de ferro, material bastante solicitado pelos arrematantes ao governo da província. Muitas vezes a população tinha receio de passar pelas pontes, mesmo os “passadiços” laterais não eram confiáveis, como o da ponte da Madalena: “*Em que tempo se pôz na ponte o passadiço ao publico, esse passadiço, por não ter segurança, cahio por vezes, e por isso tranzitaváo nelle mui poucas pessoas*”.<sup>198</sup> A “passagem da Madalena” resistia fortemente nos arrabaldes da cidade, como trecho tributável de travessia para outra margem.

Outra local bastante utilizado para travessia era a “*passagem da Ponte Uchuôa*”, onde se cobrava do viandante uma taxa, geralmente, recolhida por escravos canoieiros. Não havia ponte, apesar do nome, o que surpreendeu o viajante norte americano Kidder. Mas, havia um cais em meados do século XIX, denominado “*cais da Ponte D’ Uchôa*”<sup>199</sup>. É importante destacar que a passagem de rio, durante o século XIX, convivia em meio à presença de cais ou portos, mas não era confundida com os mesmos.



**Figura 17.III – Mapa da Ponte do Uchôa**

Mapa dos Arredores da Cidade, mostrando o local da Ponte do Chôa no século XIX. Neste trecho do rio Capibaribe fixavam-se barcos para travessia. É possível observar a ocupação das margens do Capibaribe.

Fonte: Arquivo Público Estadual João Emerciano – Setor de Plantas e Mapas

<sup>198</sup> Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (Recife): Tribunal da Relação. Apelação Civil Desta Cidade. Apelante: A Fazenda Pública; Apelado: José Maria de Ammorim Junior, 1839, p. 15.

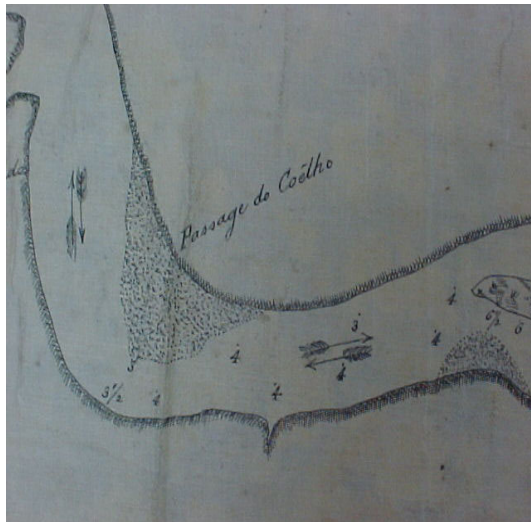
No centro da cidade, havia poucas passagens de rios. A “passagem do Coelho”, mais ao sul da Freguesia da Boa Vista, era um trecho de travessia fluvial, onde se concentravam as embarcações de pequeno porte, geralmente canoas e pequenas barcaças. Nesta região dos coelhos os couros eram expostos para secar, cobrando-se tributos para a Fazenda Pública. Na Freguesia de Santo Amaro os portos, Santo Amaro e Loreto, próximo a camboa do mesmo nome, faziam ligação com o rio Beberibe. Nesse trecho de intenso fluxo fluvial no centro da cidade, portos e passagens faziam uma importante comunicação com o rio Capibaribe. A influência do rio Beberibe era grande para a circulação do transporte fluvial.

O rio Beberibe abria, no seu principal braço que unia as duas cidades, um trecho próximo a Camboa da Tacaruna denominado “passagem do Beberibe”, segundo a planta hidrográfica do porto de Pernambuco confeccionada pelo capitão Diogo Joze de Brito. Era, provavelmente, através dessa antiga passagem fluvial, que se atravessava para a península que em época de maré baixa permitia acessibilidade pelo caminho da restinga arenosa, embora a população preferisse utilizar o transporte fluvial dos rios. O caixeiro viajante Kitchen em 1832, acostumado a se dirigir de Olinda para o Recife de barco, dar preferência ao caminho do rio, como está relatado num processo de Apelação Civil: “(...) era mais util, emais conveniente vir embarcado até o Recife do que vir por terra apé, epor caminho de areia”.<sup>200</sup> O Caminho de areia, no qual o viajante refere-se era o da restinga arenosa da península do Recife ligada a Olinda.

---

<sup>199</sup> Schlappriz, Luís. Album – Memória de Pernambuco – 1863. FUNDAJ. Ilustração 25 – Vista do Caes da Ponte D’Uchôa. Foto: 203x297mm, p. 70.

<sup>200</sup> Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (Recife): Tribunal da Relação 1832, Caixa 2. Libelo Crime. Apelante: Samuel Kitchen e outros; Apelado Manoel Lins da Veiga, p. 82.



(a)

(b)

**Figura 18.III – Mapa Hidrográfico das Passagens Fluviais**

Mapa Hidrográfico Confeccionado pelo Capitão Tenente Diogo Joze de Brito em 1816.

(a) Passagem do Coelho, onde fixavam canoas e barças carregando couro no rio Capibaribe. (b) Passagem fluvial no rio Beberibe, próximo a Camboa do Tacaruna.

Fonte: Arquivo Público Estadual João Emereciano – Setor de Plantas e Mapas

Nos caminhos fluviais de intersecção com o mar havia antigas passagens tributáveis que constituíam canais e barras. Esses pontos de intersecção eram utilizados desde o tempo da colonização. Dentre eles, o Passo da barreta ou passagem das jangadas que desde período da ocupação holandesa, era local arrematado para cobrança de impostos, além da barra de Suape. É provável que, até meados do século XIX, essas passagens marítimas possam ter permanecido, como trechos tributáveis, pois locais

distantes da cidade mantiveram o sistema da cobrança de taxas até a segunda metade do oitocentos, caso de outros rios da província.<sup>201</sup>

A intenção dos governos provinciais parecia promover a extinção dessas barreiras, principalmente, as de rio na cidade, como se vislumbra nos regulamentos sancionados a partir de 1835. Porém, a tentativa foi em vão, pois as passagens fluviais sobreviviam à medida que se articulavam aos ancoradouros, portos e cais ao longo dos rios e mares que permaneciam marcantes na cidade em meio às mudanças na operação e organização do transporte fluvial.

## CONCLUSÃO

A influência da operação e organização do transporte fluvial na cidade do Recife no oitocentos propiciava a formação de caminhos marítimos e fluviais. Ao longo dos caminhos, os barcos fluviais deixavam marcas. Muitos Ancoradouros, portos, cais e passagens fluviais e marítimas articulavam-se em meio às mudanças na operação e organização do transporte fluvial verificadas entre 1835-1860. Mas, foi na década de 60 que a desarticulação do sistema de transporte fluvial provocou mudanças de nomes e desaparecimento de portos. Este fato fica claro pela dificuldade de localizar um sistema lógico de comunicação entre essas unidades funcionais, sinalizando o desgaste da operação e organização desses barcos. Portanto, desarticulavam-se os caminhos das águas na cidade, provocado pelo desmonte do sistema de transporte fluvial, destacado nas considerações finais do trabalho.

---

<sup>201</sup> Em conformidade com o relatório de obras públicas da província, tratando de negócios municipais, observa-se a necessidade de ampliar as “passagens dos rios”, no município de Igarassú: “(...) o relatório aponta necessidades, dentre elas o aumento das passagens dos rios (indicadas pela camara)”. Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório da Presidência Provincial do Estado de Pernambuco = 1860. Relatório que á Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco, apresentou por occasiao de sua abertura em 01 de março de 1860. O Excellentissimo Senhor Doutor Luiz Barbalho Maniz Fiuza. Obras Públicas, p. 15.

## ***CAPÍTULO IV - CONCLUSÃO: O DESMONTE DO SISTEMA DE TRANSPORTE FLUVIAL***

As mudanças verificadas na operação e organização do transporte fluvial nos rios e mares, entre os anos de 1835-1860, desarticulou a nativa cultura náutica que predominou nos rios e mares do Recife. Elementos da operação e organização dos barcos foram aos poucos sendo modificados. Nos caminhos marítimos, canoas do alto, barcaças e grandes jangadas sofreram o impacto da vinda de missões hidrográficas francesas e da tecnologia a vapor. Antigos percursos entre os caminhos marítimos e fluviais são rompidos. A força de trabalho na operação dos pequenos barcos, também, sofreu mudanças com a introdução do trabalho livre e a concentração de escravos marinheiros nas grandes embarcações.

As mudanças operacionais no transporte fluvial contribuíram para o desestímulo do tráfego das barcaças de passageiros e dos barcos de açúcar em alguns trechos importantes do mar, como a barreta dos afogados. Essa passagem, conhecida por Passo da barreta no período da colonização, era local arrematado para cobrança de impostos. A dita passagem foi obstruída com reformas do porto, na década de 60 do século XIX, perdendo sua função comercial de elo de comunicação com o porto do Recife. Outras passagens, como a barra de Suape, no Cabo de Santo Agostinho, estavam obstruídas. Rompem-se, portanto, aos poucos a intersecção dos caminhos marítimos e fluviais, sinalizadas pela ausência dessas passagens de barcos.

Na organização dos barcos, relações de poderes entre patrões, escravos e negros libertos são modificadas com a introdução de classes de trabalhadores no Arsenal da Marinha e do “pessoal técnico” das embarcações maiores. As mudanças que aconteciam na organização do transporte fluvial desarticulavam portos chefiados por negros, como o porto da Rua Nova. Esse porto, em fins da década de 30, estava sendo requisitado para construir logradouros, esperando sempre a resposta dos órgãos da burocracia provincial. Os ofícios da Presidência Província a Câmara Municipal em 28 de junho de 1839, atestam esse fato: *“Em resposta ao officio que v.mces me dirigiraõ com data de 3 do corrente, requisitando para logradouros publicos os terrenos do Porto das canoas junto a ponte da Boa Vista”*.<sup>202</sup>

---

<sup>202</sup> Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (Recife): Coleção de Ofícios da Presidencia a Camara Municipal do Recife, 1836–1840.

As mudanças verificadas na organização e na operação do transporte fluvial provocaram a desarticulação dos portos fluviais e marítimos, transformando sua estrutura física e seus nomes. Carlos Bezerra Cavalcanti constatou as mudanças de nomes nos portos da cidade do Recife, dando ênfase ao porto Jacobina na Capunga que muda de nome. Além dos portos, as mudanças na operação e organização do transporte fluvial se faziam sentir no desaparecimento das “*passagens tributáveis*” em trechos fluviais do centro da cidade e nos caminhos marítimos. Entretanto, nos arrabaldes elas resistiam por mais tempo, gerando rendas para os donos dos barcos que se fixavam no local ou associações de canoeiros que se organizavam, temporariamente, em torno das rendas da travessia.

Essas mudanças verificadas em elementos da operação e organização dos barcos nativos, ao longo desses vinte cinco anos, repercutiram na ocupação urbana da cidade no século XIX. É possível destacar dois aspectos que sinalizavam a influência dessas mudanças na formação da cidade: A formação dos arrabaldes que se concretiza nesse meio tempo e a gradual interiorização do porto do Recife.

O porto do Recife se modernizava com a construção e reparos de cais a partir da década de 30, especialmente no ano de 1835, quando o governo sanciona uma lei autorizando a contratação de técnicos para trabalhar no melhoramento do terminal marítimo, como já foi descrito em capítulos anteriores. Os vários ofícios da presidência da província para a Câmara Municipal do Recife entre os anos de 1836-1842 mencionam melhoramentos no porto da cidade. Dentre eles, encontra-se um ofício de 1840 que destaca a ocupação de edificações próximas aos novos cais construídos por engenheiros franceses:

*“Convindo, que não fação edificações, que possão prejudicar ao caes que esta presidência pretende fazer desde o forte de Matto até defronte do Picão, e cuja direcção mandou marcar estacas, como Vm.ces verão da portaria incluza, por copia; Ordens a Vmces que d`ora em diante não concedão licenças para edificar nos lugares próximos ao dito cães, sem primeiro ouvirem ao engenheiro Julio*

*Boyer, encarregado desse trabalho, e dos melhoramentos do porto desta cidade”.*<sup>203</sup>

No período de 1835-1842, com a vinda das missões hidrográficas francesas, as primeiras mudanças na operação e organização do transporte fluvial na cabotagem eram sentidas pela tentativa do governo provincial de livrar-se dos pequenos barcos que dominavam o terminal marítimo. Construíram-se novos cais para receber os barcos a vapor que se fixavam no terminal marítimo no ano de 1839. Vários lanços de cais foram sendo construídos na parte central da cidade. O engenheiro francês Julio Boyer orientou muitos projetos hidráulicos e construtivos nas três principais freguesias da cidade.<sup>204</sup> Mas, a construção de novos cais marcava a vinda desse importante profissional que teve, em sua homenagem, um cais construído com seu nome: “*Cais do Boyer*”, na freguesia de Santo Antônio.

Na freguesia de São Frei Pedro Gonçalves, muitos lanços de cais de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias foram construídos. No ano de 1860, com a intensificação dos projetos de melhoramento do porto, ampliava-se a construção dessas unidades funcionais na parte central da cidade: “*(...) continúa em andamento os 1º e 2º lanços de caes desde o arsenal pelo lado sul até as obras de Araujo no Forte do Mattos, que foram pela presidencia mandados fazer de empreitada a bem do melhoramento do porto*”.<sup>205</sup> Neste mesmo ano se fazia reparos na rampa do porto das canoas na mesma freguesia.

Aos poucos, os cais, principalmente, os do lado do rio ampliavam seus domínios, dando condições para atracação de embarcações de maior aparato técnico, como pequenos vapores de reboque. Alguns trapiches ou portos de canoas tornavam-se mais aparelhados com amplas escadarias de cais, mas muitos foram destruídos. O transporte fluvial abandonava os mares, levando embora becos estreitos que levavam os viandantes aos trapiches dos canoeiros nas freguesias centrais da cidade. Ruas e largos,

---

<sup>203</sup> Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico Pernambucano (Recife): Ofício da Presidência da Província à Câmara Municipal do Recife, 1840-1842.

<sup>204</sup> Refiro-me a freguesia de Santo Antônio que, na época do engenheiro, incorporava a de São José; a do Recife e da Boa Vista.

<sup>205</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório da Presidência Provincial do Estado de Pernambuco=1860. “Relatorio que á Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco, apresentou por occasião de sua abertura em 1º de março de 1860 o Excellentissimo Senhor doutor Luiz Barbalho Muniz Fiúza”, pp. 7-8.

já por volta de 1857, como destaca o escritor Carlos Bezerra Cavalcanti (2002: 12) eram mais numerosas no centro da cidade.

O porto crescia em direção à cidade, movimentado por embarcações estrangeiras que aportavam com frequência no ancoradouro do Forte do Matto e no cais do Apollo, comprimindo o porto das canoas. Pequenos vapores de reboque empurravam os pequenos barcos rio à cima. Antigos portos das canoas das freguesias centrais na cidade do Recife eram engolidos paulatinamente pela ampliação dos cais. Essa mudança se refletia nos anúncios dos jornais presentes no Diário de Pernambuco, destacando várias embarcações estrangeiras que ancoravam no porto do lado do rio. O comércio do mar ampliava-se, a partir da década de 50, precisamente, com a frequência dos vapores que davam um ritmo novo aos intercâmbios comerciais praticados no interior desses barcos.

Era um “*mercado antes desconhecido*”, afirmava o presidente da província, Sérgio Teixeira de Macedo, no Relatório apresentado à Assembléia Legislativa de Pernambuco em 1857.<sup>206</sup> O presidente referia-se aos vapores estrangeiros e brasileiros, além dos demais barcos de maior aparato técnico que rondam os caminhos do litoral com suas mercadorias a bordo. O porto marítimo e seus ancoradouros e cais se ampliavam em direção ao rio. Restava ao transporte fluvial se restringir rio acima no tráfego suburbano da cidade, abandonando os percursos nos mares que era de domínio dos vapores e seu pessoal técnico.

O transporte que abandonava o cenário marítimo da cidade incorporava-se a periferia, redefinindo seu intenso fluxo nos rios Capibaribe e Beberibe. É notório, a partir da década de 40, a proliferação de escadarias de cais em frente à propriedade de particulares nos arrabaldes, como constatou o engenheiro Vauthier. Essa transformação no ambiente urbano pouco percebida pelos historiadores era oriunda das mudanças na operação e organização do transporte fluvial nos mares. Senão, como entender o paulatino desaparecimento das canoas do alto, além das mudanças nos elementos da operação e organização das barcaças, grandes jangadas do litoral? E como é possível explicar a permanência das canoas de carreiras nos rios, como sinalizam os anúncios de vendas do Diário de Pernambuco na década de 60? A interiorização do porto tinha uma razão de ser, assim como a formação dos arrabaldes, algo detalhado a seguir.

---

<sup>206</sup> Provincial Reports: Pernambuco. Microfilme. (Chicago, EUA): “Relatório que á Assembléia Legislativa Provincial de Pernambuco apresentou no dia da abertura da sessão ordinária de 1857 o Exm. Sr. Conselheiro Sergio Teixeira de Macedo, Presidente da mesma Província. Recife, typ. de M.F. de Faria, 1857. 671, p. 72.



## **A Interiorização do Terminal Marítimo**

O porto se interiorizava no território urbano, fato constatado pelo engenheiro Vauthier em meados do século XIX. O porto crescia na direção do rio, internalizando-se no ambiente da cidade. O engenheiro em seu "Diário íntimo" descreve o alongamento do porto para o lado do rio ao desembarcar na freguesia de Santo Antônio: *"Descemos na barca. Chegada ao novo cais de Boyer"*. O autor de "Um tempo no Recife" que observou a descrição do mesmo engenheiro, acrescenta que: *"Era o porto que se alongava tanto que já se usava o outro lado do rio"* (Pereira et alii, 1978: 227).

Vários projetos de melhoramentos do porto, principalmente, na década de 60, com o rompimento de elementos da operação e organização do transporte fluvial nos mares foram se concretizando:

*"Os trabalhos, que se empreendem para melhoramento do porto, continuaram com a regularidade durante o anno proximo findo. Completaram-se trinta braças da muralha da ilha do Nogueira, e o concerto da parte que foi arruinada pelo mau tempo. Fechou-se totalmente a barreta das jangadas, obra reconhecida como indispensável para impedir que continuassem a ser arrastadas as áreas d'aquela ilha, e viessem concorrer para o entulho do porto"*.<sup>207</sup>

O desaparecimento dos pequenos portos ou trapiches para ampliação de lanços de cais revelava o quanto à influência nas mudanças da operação e organização do transporte fluvial repercutiram na ocupação urbana. O engenheiro E. Liais descreve em 1860 essa direção do crescimento do porto, destacando a ampliação dos lanços de cais desde o Arsenal da Marinha pelo lado Sul, até as obras de Araújo no Forte do Mattos. Essa obra ganhou o direito de acabar com o trapiche Novo, afirmando que houve resistência em demoli-lo:

*"Tendo sido concluídas 31 braças do 1º lanço, faltando apenas serem aterradas da parte da terra e desembaraçada da parte do mar dos pilares do trapiche Novo, e achando-se também promptas 21 e meia braças do 2º lanço. Graças á*

---

<sup>207</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório com que abriu Assembleia Legislativa Provincial desta Província, excellentissimo Senhor Vice Presidente, Doutor Joaquim Pires Machado Portella., Pernambuco, Typographia de M.F. de Faria & filho, 1862, p. 44.

*consideração dada pelo illustre senhor conselheiro presidente da relação á recommendação desta presidência, teve andamento o processo pendente para demolição do trapiche Novo, que já tinha desabado pelo lado do mar, e ameaçava ruína da parte da terra, com perigo de quem por alli transitava, e sabia decisão do Superior Tribunal, reconhecendo o direito da Fazenda Publica, terá em breve de ser executava e fazer cessar os tropeços; que se oppunham á demolição tão conveniente ao embellezamento da cidade e das obras do porto”.*<sup>208</sup>

A cidade acompanhava as mudanças nos elementos da operação e organização das barcaças, canoas do alto e das grandes jangadas e os melhoramentos do terminal marítimo. Um relatório anexo as “*Fallas*” da Assembléia Legislativa de Pernambuco do vice-presidente da província Joaquim Pires Machado Portella nos primeiros anos da década de 60 revela que: “*Por conta das obras do porto contratei com o barão do livramento, a cosntrução de 187 braças de cães, em continuação do que cerca o palacio da presidência até a ponte da Boa Vista. Esta obra que deve ser concluída no prazo de oito mezes, foi ajustada na razão de 550\$000 rs. A braça corrente de cães, aterro e graduamento de ferro (...)*”<sup>209</sup>

Parte do Arsenal da Marinha, banhada pelas águas do principal ancoradouro do porto do Recife - o Mosqueiro, reclamava por reformas na década de 60 para oferecer espaço para as oficinas de classes mencionadas em capítulo anterior. Um relatório de obras de 1860 destaca as mudanças na organização das gentes nativas do mar, provocadas por uma nova estruturação do trabalho livre e escravo, além de um pessoal mais especializado nos serviços do Arsenal. Por essa razão o próprio Arsenal merecia reformas urgentes, como reclama o documento: “*A parte do arsenal que occupa, banhada pelas águas do Mosqueiro, e onde se acham as officinas, não offerece o espaço necessário para os trabalhos, que ali se executam. D’ahi resulta que as officinas*

---

<sup>208</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório da Presidência Provincial do Estado de Pernambuco=1860. “Relatorio que á Assembléa Legislativa Provincial de Pernambuco, apresentou por ocasião de sua abertura em 1º de março de 1860 o Excellentissimo Senhor doutor Luiz Barbalho Muniz Fiúza”, pp. 7-8.

<sup>209</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório com que abriu Asemblea Legislativa Provincial desta Província, excellentissimo Senhor Vice Presidente, Doutor Joaquim Pires Machado Portella,. Pernambuco, Typographia de M.F. de Faria & filho, 1862, p.45.

*de machinas e ferrarias estão mal montadas, as de fundição e de caldeireiros e aserraria desmontadas por falta de espaço, onde possam bem funciona”.*<sup>210</sup>

As ruas das cidades acompanhavam os novos alinhamentos dos cais que se incorporavam aos domínios do porto com seus navios e gente aparelhados. Na década de 60, pelo menos na parte influenciada pela interiorização do porto, compreendendo as três freguesias centrais, “São 45 vias entre ruas, praças, largos, travessas e becos”.<sup>211</sup> O mesmo documento descreve que na freguesia de São Frei Pedro Gonçalves, destacavam-se as ruas do Cais d’Alfândega, Largo da Lingoeta e do Forte do Mattos. Em Santo Antônio, a rua do cais do Beberibe e na Boa Vista, a rua do Porto Velho. É importante notar que os pequenos becos e travessas aos poucos deixavam de estar relacionados aos velhos trapiches ou portos de canoas que desapareciam para dar lugar aos grandes lanços de cais. As ruas tomavam proeminência em detrimento dos becos estreitos e travessas que ficavam escondidos.

Dessa forma vislumbra-se a influência que as mudanças na operação e organização do transporte fluvial trazia para as transformações da cidade nos oitocentos. O porto concretizava seus domínios do lado do rio, esquecendo sua antiga articulação com as barras e barretas do Sul da Província. O engenheiro Alfredo Lisboa com precisão destacou a localização do porto marítimo no século XIX, ganhando parte do rio Capibaribe:

*“O antigo porto consistia, portanto, de uma parte do profundo esteiro, compreendida entre a ponte Sete de Setembro e o farol do Picão, e comunicava com o mar pela Barra Pequena, ou do Picão, para Navegação de Calado inferior, e pela Barra Grande para embarcações até 21 pés em qualquer estado da maré, através do ancoradouro do Poço, algum tanto abrigado pela linha dos arrecifes submersos. Começando na referida ponte com largura de 180 metros, estendia-se elle em frente á Alfândega, onde formava o ancoradouro ou quadro da Alfândega, contornava em seguida o Pontal curvo do bairro do Recife e attingia um ponto fronteiro ao angulo NE do antigo edificio da associação Commercial, hoje*

---

<sup>210</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Relatório com que abriu Assembleia Legislativa Provincial desta Província, excellentissimo Senhor Vice Presidente, Doutor Joaquim Pires Machado Portella,. Pernambuco, Typographia de M.F. de Faria & filho, 1862, p.44.

*demolido para as obras do porto, com largura pouco diferente daquela. Dahi em diante alargava-se o porto até á extremidade, onde distava 270 metros dos arrecifes, em frente ao antigo forte do Picão, em parte demolido actualmente”* (1915: 15).

Assim, com os conseqüentes melhoramentos do porto, oriundo das mudanças na operação e organização do transporte fluvial nos mares, acontecia um intenso fluxo de pequenos barcos nos rios. O transporte fluvial continuava a operar, limitando-se aos trechos dos rios Capibaribe e Beberibe. Começava, a partir daí, a concretização de um longo processo que começou em fins do século XVIII - a formação dos subúrbios da cidade do Recife, questão que será desdobrada a seguir.

#### **A Formação dos Subúrbios**

Entre os anos de 1835-1860, o transporte fluvial encontrou seu lugar nos arrabaldes, exercendo influência na ocupação dos subúrbios. O historiador Evaldo Cabral mostra que a abertura de estradas de terra em arrabaldes da cidade era, muitas vezes, condicionada pelo fluxo do transporte fluvial em vários pontos dos rios. Nos arrabaldes a falta de estradas para carros, que segundo Evaldo Cabral, só começavam a ser abertas no segundo quartel do oitocentos, evidenciava a dependência do transporte fluvial. Mas, mesmo as construções de casas voltadas para as estradas de terra, não se abandonavam as eventuais vantagens oferecidas pelo fluxo fluvial. Os anúncios de jornais, como observou Evaldo Cabral (1978: 79), revelam com freqüência a “*saída para o rio*” ou o “*fundo do Rio*” ou o “*portão para o rio*”. Além das facilidades oferecidas pelo transporte fluvial, ainda, tinha o aproveitamento das vias fluviais para banhos medicinais, como descrevem os vários anúncios do Diário de Pernambuco.

O transporte fluvial, articulador do cenário urbano e suburbano, contribuiu para ocupação que se verificava a partir de 35, intensificando, na década de 40. A expansão em direção ao continente criando os arrabaldes tinha, inicialmente, um caráter sazonal, como observou o historiador Evaldo Cabral. Nos arrabaldes, os casarões e chácaras serviam de veraneio, motivados a se localizarem as margens dos rios. Os melhores trechos do fluxo do transporte, como “*passagens fluviais*” e portos eram os preferidos. A arquitetura suburbana dos prédios mostra “*a tendência das casas a se erguerem de*

---

<sup>211</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): “*Contratos e Orçamento do Calçamento da cidade do Recife, de 1863-1875, onde existe prorrogações e continuação do Calçamento da cidade*”, pp. 5-6.

*frente e não de costas para o Capibaribe, como a partir de meados do século XIX, não se prendia apenas a considerações estéticas, mas a dependência em que se achavam do transporte fluvial (...)*” (Mello, 1978: 79). É nesse cenário, onde o fluxo fluvial se revelava essencial para mobilidade da população, estimulando a especulação imobiliária nas margens dos rios. *“Em vista da dependência do transporte fluvial, o acesso ao Capibaribe tornava-se um problema agudo, ali onde a febre imobiliária começava a retalhar os velhos sítios afastados do rio ou a vender terrenos à ilharga das chácaras fronteiras ao curso d’água”*, destaca o historiador Evaldo Cabral (1978: 80).

Essa nova direção que acompanhava o fluxo do transporte fluvial que ia além do delta do Capibaribe, era responsável pela Formação dos subúrbios da Madalena, Capunga, Torre, Caxangá. O Tráfego mais intenso do transporte fluvial uniu a parte mais central do arrabalde as mais afastadas. Madalena, arrabalde central e Caxangá, um dos locais distantes do centro da cidade. Os relatórios do engenheiro Vauthier afirmam que era forte a navegação do Capibaribe no trecho assinalado e acrescenta que era o único percurso em toda província suficientemente intenso. Muitos portos espalhavam-se entre os subúrbios da Madalena e Caxangá, vislumbrando a importância do transporte fluvial na formação do território urbano no século XIX. Muitos viajantes do oitocentos descreveram o fluxo fluvial nos arrabaldes da cidade: *“O rio Capibaribe é navegável todo ano até Apipucos, a meia légua além do Monteiro (...) As canoas são muito populares, bordejando entre este povoado e os do Poço da Panela e Casa Forte”* (Koster, 1978: 39). A preferência por casas voltadas para os rios crescia, principalmente, nos lugares mais afastados do centro, como a Madalena, Capunga, Torre, Apipucos, Monteiro e Poço da Panela.

Essas povoações relatadas pelos viajantes estrangeiros pertenciam a antigos engenhos que nesta época se tornaram fazendas e pontos recreativos mais procurados pela população abastada do Recife para veranejar. O aparecimento dos subúrbios não se faz de maneira geograficamente contínua, como observou Evaldo Cabral, mas *“glanlionar”*, ou seja, dispersa, devido à resistência de alguns proprietários a preservarem seus engenhos. Mas, as atividades dos aguadeiros e do comércio *“beiramar”* das canoas de capim proporcionavam a ocupação mais acelerada dos subúrbios. As canoas de capim, por exemplo, estimulavam a criação de vastos pastos nas chácaras dos arrabaldes para o comércio desse gênero na alimentação do gado e cavalos – combustível para o transporte terrestre. A ocupação dispersa se estendeu a essas fazendas e chácaras com seus vastos campos de capim próximos aos rios. Este

fenômeno de ocupação acelerou-se depois da independência, como contatou vários cronistas que vieram nos primeiros anos do século XIX e logo depois em meados (Carvalho, 1998: 48). Os proprietários de engenhos próximos da cidade, no início do século XIX, venderam ou lotearam suas terras para moradias, como as do engenho Madalena, um dos mais centrais da cidade.<sup>212</sup> Foram criados vários cais em frente às moradias e antigos portos recuperados, caso do porto Jacobina no arrabalde da Capunga.

A partir da década de 50, o crescimento dos subúrbios se concretizava com a mobilidade maior da população do centro para os arrabaldes. Um escritor do Diário de Pernambuco em 1858, Antônio Pedro de Figueiredo (apud Mello, 1978: 70), apontava que já era bastante considerável o número de pessoas que residiam nas margens do Capibaribe durante todo o ano: *“por falta de um passeio público aqui, muita gente deseja sair para o campo nos domingos e dias santos, quer seja em tempo de festa, quer seja em qualquer estação”*. O veraneio em casas e sítios nas margens do rio Beberibe consistiu no outro recurso pela gente menos endinheirada do Recife, destaca Evaldo Cabral. O francês Tollenare (1978: 467) destacava com um toque de exagero que, no século XIX, *“a classe média dos habitantes começava também a edificar”* as margens do Capibaribe nos arrabaldes da cidade. Mas, essa ocupação verificada em fins da década de 50, onde a cidade invade o campo, só pode ser entendida pelas mudanças na operação e organização do transporte fluvial que aumenta seu fluxo nos arrabaldes. Antônio Figueiro da costa em 1858 afirmava que a ocupação dos subúrbios se deu por meio do transporte fluvial, devido à carestia dos transportes terrestres. Assim firmava-se o lugar do transporte fluvial nos arrabaldes em meio às mudanças de seus elementos da operação e organização. Promotor da ocupação nos arrabaldes, o transporte fluvial iria criar sua própria dialética, quando construções e reconstruções de pontes, estradas e linhas férreas entre subúrbios e o centro da cidade irão expulsá-lo dos rios. Mas, isto é uma outra história.

### **O Transporte Fluvial no Recife, 1835-1860: Contribuição para Periodização**

A interiorização do porto e a concretização da formação dos arrabaldes representam fenômenos urbanos estritamente ligados à história do transporte fluvial no Recife. Entretanto, tais fenômenos tão singulares a formação da cidade nos oitocentos

---

<sup>212</sup> Mello, Cabral de. Canoas do Recife: Um Estudo de Microhistória Urbana. In Revista para o Instituto Arqueológico Histórico e Geográfico de Pernambuco. Pág. 68-69; Menezes, José Luiz Mota. A Ocupação do Recife numa Perspectiva Histórica. In Revista para Clio, 1993. Vol. 1, n. 14, pp. 147-162.

não podiam ficar isentos do contexto das relações da macro-história. Era um período de grandes agitações sociais e políticas até estender-se ao segundo reinado, período de fortalecimento da burocracia e do poder central brasileiro.

Durante as primeiras décadas do século XIX, a influência do comércio estrangeiro fazia acelerar o crescimento urbano das cidades brasileiras. As trocas comerciais oriundas da navegação reforçavam-se, principalmente, após a independência do país, como é possível destacar artigos sobre as Leis do Império do Brasil de 1826 – 1828, estabelecendo laços de amizade com a França:

*“Tratado de Amizade, Navegação e Commercio: Por este Acto. Sua Magestade El-Rei de França e de Navarra, no seu nome e de seus herdeiros e successores, reconhece a independência do Império do Brasil (...) Em consequência desta recíproca liberdade de Commercio e Navegação poderão os súbditos das Altas partes contractantes entrarem os seus respectivos navios em todos os portos e bahias, enseadas e surgidouros dos territórios pertencentes á cada huma das mesmas altas partes contractantes, nelles descarregar toda ou parte das suas mercadorias, carregar, reexportar. Poderão residir, alugar casas, e armazéns, viajar, commerciar, abrir lojas, transportar gêneros, metaes, e moeda, e manejar os seus interesses, sem para isso empregarem corretores, (...) fazer por si, ou seus agentes e caxeiros, como melhor entenderem” (Artigo XI).<sup>213</sup>*

Essas relações se estreitavam com a vinda de missões hidrográficas francesas que concentraram seus esforços em planos e projetos voltados para melhoramentos dos portos brasileiros, assim como da navegação de cabotagem com a introdução de tecnologia do barco a vapor. Cidades portuárias, caso do Recife, assistiam a valorização da vida urbana, como constata o historiador Marcus J. M. de Carvalho (1998: 47): *“A emancipação do país quebrou os últimos vestígios das restrições coloniais ao capital mercantil, abrindo oportunidades para a expansão do comércio a retalho na cidade – a maior fonte de empregos urbanos, depois do próprio trabalho doméstico (...) a partir da independência foi se firmando uma ideologia de valorização da vida urbana”*.

---

<sup>213</sup> Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife): Leis do Império do Brasil, 1826 – 1828. Tratado de Amizade, Navegação e Commercio.

Apesar do crescimento demográfico das cidades brasileiras, a retração da agricultura tradicional provocada pelo declínio das exportações do açúcar e do algodão no mercado internacional, minava as forças da aristocracia agrícola de Pernambuco. A partir da segunda década, agravando-se na seguinte, estabelecia-se a crise dos produtos frente ao contexto mundial do século XIX. O açúcar brasileiro passava a concorrer com a grande produção de Cuba e o açúcar de beterraba, devido o término do bloqueio continental e o fim das guerras de independência das Américas. As crises da produção açucareira e, também, algodoeira no Brasil repercutiram fortemente na região Nordeste, provocando a falência de alguns engenhos e propriedades envolvidas no plantio do algodão. Este contexto desfavorável para os produtores agrícolas do Nordeste somava-se a valorização da vida urbana, estimulando o crescimento demográfico das principais cidades litorâneas. As terras afastadas ou arrabaldes da cidade tornaram-se objeto de negócio<sup>214</sup>, embora no Recife elas aos poucos se integrassem à vida urbana, já que se tornaram produtivas com a plantação das “*baixas de capim*”. Portanto, no Recife estabelecia-se um comércio que se amarrava à cidade através do transporte fluvial, proporcionando que o campo se incorporasse à cidade ou vice-versa.

O fluxo do comércio local crescia nas principais cidades brasileiras com pequenos comerciantes, ambulantes e escravos urbanos. A escravidão foi adaptando-se a necessidade de uma sociedade que incorporava ares do “*progresso*” enraizado na velha estrutura de dominação social. A escravidão era o limite do liberalismo brasileiro que se adaptava às necessidades e a mentalidade local. O sistema escravista assumia novas facetas, onde o escravo adquiria cada vez mais funções de caráter urbano. Na cidade do Recife, onde a influência do transporte fluvial era grande, os escravos urbanos ocupavam o lucrativo “*negócio fluvial*”, convivendo com a novidade da tecnologia dos mares. O ovacionado “*progresso*” nebuloso, fruto das tensões sociais, era baseado em frágeis ideários liberais importados.

Dessas tensões, movimentos político-sociais espalharam-se por diversas localidades, abrangendo o período pós-independência e o segundo Reinado. Seguimentos médios da sociedade se aliaram aos movimentos radicais de âmbito

---

<sup>214</sup> Muitas mudanças políticas no âmbito nacional operavam durante a primeira metade do século XIX. Dentre elas, a disciplina administrativa das terras. A tentativa de evitar a concentração das terras improdutivas para ceder lugar ao empresário com conta corrente, crédito e débitos amarrados à cidade, caso do investimento do café, criando um novo obstáculo para o latifúndio. Esse obstáculo se cristalizou em forma de Lei de n. 601 de 18 de setembro de 1850 que consistia na ratificação formal do regime de posses, o que evitaria uma desenfreada concentração de terras públicas. Embora, a natureza



político republicano e camadas subalternas expressavam insatisfação através da formação de quilombos, como o do catucá em Pernambuco (Carvalho, 1997: 82) e a Revolução Praieira de 1848, destaque na historiografia dos movimentos políticos e sociais, envolvendo diversos seguimentos sociais insatisfeitos com o domínio do comércio local pelos estrangeiros.

Todos esses movimentos políticos e sociais revelavam o crescimento das categorias de profissionais liberais, pequenos comerciantes e libertos que formavam a frágil estrutura do comércio local envolvido pela predominância do setor agrícola exportador. Para conter as tensões políticas e sociais, o governo imperial tentou implementar o recrutamento forçado nas províncias brasileiras, envolvendo as gentes do mar, embora sem grande efeito, desarticulou grupos de pescadores que já sofriam mudanças com a vinda da tecnologia do vapor nos mares, principalmente, na cidade do Recife. A mão-de-obra escrava, elemento da operação do transporte fluvial, sofria transformações com o aumento das grandes embarcações no porto do Recife, aliado a extinção definitiva do tráfico negreiro em 1850.

Com extinção do tráfico de escravos, o comércio interno de peças humanas atinge seu apogeu especulativo através das trocas interprovinciais, abastecendo, não só a lavoura cafeeira no Sudeste do país, mas as grandes embarcações na cabotagem brasileira. Na cidade do Recife, “*o escravo marinheiro*” crescia em relação às outras categorias de escravos urbanos. Trabalhadores livres passavam a ocupar o transporte fluvial no Recife, já que grande parte dos escravos desses barcos era desviada para a grande cabotagem. Nesse contexto histórico de mudanças, a cidade do Recife reclamava por infra-estrutura em seu terminal marítimo, devido à vinda das missões hidrográficas francesas e infiltração da tecnologia do barco a vapor, estimulando as mudanças nos elementos da operação e organização dos barcos fluviais.

A navegação de cabotagem dominada por “*barquinhos fluviais*” precisava ser estruturada aos moldes da cultura náutica francesa e da tecnologia do barco a vapor. É nesse contexto de mudanças que é possível destacar uma cronologia para a história do transporte fluvial no Recife:

- ◆ 1835 – A influência da primeira missão francesa estimulou a criação da primeira repartição de obras públicas responsável pela contratação de

---

da lei de 1850 e as medições e demarcações operadas pela reforma hipotecária de 1864 não restringissem o rumo expansionista do latifúndio, estimulou a terra a tornar-se um objeto de negócio.

engenheiros franceses, principalmente, nas obras de melhoramento no porto e da navegação na cabotagem;

◆1839 – A introdução da tecnologia a vapor para Pernambuco, com a construção do primeiro barco a vapor vindo da Inglaterra;

◆1842 – A vinda da segunda missão francesa e apuração das técnicas de sondagem e infra-estrutura do terminal marítimo;

◆1853 – Crescimento dos barcos a vapor com a instalação das companhias de navegação;

◆1857 – Introdução de pequenos barcos a vapor para reboque, trazendo melhora para os trabalhos no terminal marítimo e da navegação na pequena cabotagem;

◆1860 – O domínio do barco a vapor nos mares do Recife.

Portanto, é possível abrir oportunidades para interpretações sobre o transporte fluvial no Recife dos oitocentos, possibilitando a historiografia reescrever o quanto for possível, as marcas que o transporte deixou nos caminhos das águas.

## *FONTES MANUSCRITAS E IMPRESSAS*

### **Fontes Primárias Manuscritas**

#### ◆Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife):

Autógrafos das Leis Sancionadas do Orçamento Municipal, 1835 – 1839; 1848 - 1852

Conjunto de Petições, 1833-1860 (CXs 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 131, 139, 140).

Conjunto de Ofícios Recebidos, 1854, 1855, 1856, 1857.

Conjunto de Ofícios Expedidos, 1854, 1855, 1856, 1857.

Conjunto de Contratos, 1837-1838 – Companhia do Beberibe.

Contratos e Orçamentos, 1863-1875.

Leis do Império do Brasil, 1826-1828 (Tratado de Amizade, Navegação e Comércio com a França).

Livro de Despesas Diversas, 1864.

Pareceres, 1854, 1855, 1856, 1857.

Posturas Municipais, 1835-1849.

Posturas Adicionais, 1845-1855.

Regulamentos Provinciais, 1835-1842.

Representações, 1854, 1855, 1856, 1857.

Requerimentos, 1854, 1855, 1856, 1857.

#### ◆Arquivo Público Estadual João Emereciano (Recife):

Câmaras Municipais-CM5.

Comissão de Assuntos Eclesiásticos.

Ofícios: Autoridades Eclesiásticas, AE-8.

#### ◆Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (Recife):

Ofícios da Presidência da Província à Câmara Municipal do Recife, 1833-1850.

Tribunal da Relação – Apelação Civil da Cidade do Recife de 1832; Apelante: Samuel Kitchen outros, Apelado: Manuel Lins da Veiga.

Tribunal da Relação – Apelação Civil da Cidade do Recife de 1839; Apelante: Fazenda Pública, Apelado: José Maria de Ammorim Junior.

◆Instituto do Patrimônio Histórico Artístico e Nacional - Museu da Abolição (Recife): Livro de Receitas e Despesas da Irmandade de São José de Ribamar, 1860 (Despesas: Canoas, Pescadores).

### **Fontes Primárias Impressas**

◆Assembléia Legislativa de Pernambuco:

Relatório da Presidência Provincial (Anexos Relatórios de Obras Públicas), 1857-1860.

◆Livros

BARLÉUS, Gaspar. *História dos Feitos Recentemente Praticados Durante oito anos no Brasil*. Tradução de Cláudio Brandão. Prefácio de José Antônio Gonsalves de Mello. Coleção Recife. Prefeitura da Cidade do Recife Secretaria de Educação e Cultura. Fundação de Cultura Cidade do Recife. Recife, 1980.

COSTA, F. A. Pereira da. *Anais Pernambucanos*. Coleção Pernambucana. Volumes II, V, VII, VIII, IX, X. FUNDARPE. Pernambuco, Recife, 1983.

GARDNER, George. *Viagem ao Interior do Brasil*. Londres, 1846; reedição: São Paulo, USP/Itatiaia, 1975.

GRAHAM, Maria. *Diário de uma Viagem ao Brasil*. Londres, 1824; reedição: São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1956.

KIDDER, Daniel P. *Reminiscências de Viagens e Permanências nas Províncias do Norte do Brasil*. São Paulo, Itatiaia, 1980.

KOSTER, Henry. *Viagem ao nordeste do Brasil*. Londres, 1816.

LISBOA, Alfredo. *Estudo Hydrografico e Meteorologico do Porto do Recife*. IV Congresso de Geografia Celebrado em Pernambuco. Rio de Janeiro. Imprensa Nacional, 1915.

TOLLENARE, L. F. *Notas Dominicais*. Salvador, Progresso, 1956.

### **Jornais e Periódicos do Século XIX:**

◆Arquivo Público Estadual João Emereciano (Recife):

Diário de Pernambuco (Recife), 1835-1860.

◆Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano (Recife):

Jornal do Recife, 1860.

Micellane's.

Diário Novo, 1845.

## **MICROFILME**

Provincial Reports (Chicago, EUA), disponível em «<http://www.crl.uchicago.edu>».  
Divisão de Documentação e Microfilmagem, Departamento de História da UFPE (Recife, Brasil).

## **ICONOGRAFIA, MAPAS E PLANTAS**

### ◆Assembléia Legislativa de Pernambuco (Recife):

Silva, F. V. da. Planta do Cais do Ramos. Escala de 1:100: 51,5x 22,8cm. Obras Públicas, 02/06/1848.

Corrêa, José Soares Pinto. Ponte Jacobina no Porto do mesmo nome na Capunga. Escala de 1:100: 110x 36cm. Projeto, 25/02/1877.

### ◆Arquivo Público Estadual João Emereciano (Recife):

Planta Hidrográfica do Porto do Recife, 1816 (M-8, G-3).

Planta dos Arredores da Cidade com Projeto de Aumento do Abastecimento d' água (M/07 – 04).

Planta dos Terrenos Adjacentes à parte do rio Capibaribe: Passagem da Madalena, Capunga e Camboa Santo Amaro (L.SSOMA 189/88-N.61 M/07, G-04).

Planta das Casas de Barreira (05-368-441).

Planta de Beberibe e Pântano de Olinda com Projeto de Canalização do Rio Beberibe – Repartição das Obras de Pernambuco (1971, 1108/1).

Planta do Porto e Configuração da Villa do Recife de Pernambuco, 1809 (M-08-G-3).

### ◆FUNDAJ (Recife):

FERREZ, Gilberto. Velhas Fotografias Pernambucanas, 1851-1890. Departamento de Documentação Cultural (Prefeitura Municipal do Recife) Gráfica Editora do Recife. (1956) 3ª edição Campo Edição e Comunicação Ltda, 1988.

VALLADARES, Clarival do Prado. Nordeste Histórico e Monumental, Vol.III.

Atlas, Histórico e Geográfico do Recife - Série Obras de Consulta, vol.9, Fundação Joaquim Nabuco, Editora Massagana.

SCHLAPPRIZ, Luís. Memória de Pernambuco, 1863.

### ◆Internet:

CARLS, Franz Heinrich (1827 – 1909), disponível em «<http://www.dutraleiloes.com.Br>».

Barco a Vapor. Biblioteca Viva / História do Brasil. Disponível em: «<http://www.klickeeducacao.com.br>».

## REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

### Obras de Referência

COSTA, F. A. Pereira da. *Vocabulário Pernambucano*. Coleção Pernambucana. Volume II. Segunda Edição. Governo do Estado de Pernambuco. Secretaria da Educação e cultura.

DICIONÁRIO, *Enciclopédico Ilustrado Formar*. Editora e Encadernadora Formar, São Paulo, Vol I, 8ª Edição.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*, 2ª edição, revista e aumentada, 36ª impressão. Editora Nova Fronteira, 1986.

GALVÃO, Sebastião de Vasconcellos. *Diccionario Chorografico, Historico e Estatistico de Pernambuco*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1921, vols. I (A a O), III (Q a R) e IV(S a Z).

SILVA, Antônio de Moraes. *Diccionário da Língua Portuguesa*. Quarta Edição, Reformada, Emendada, e muito Acrescentada pelo mesmo autor: Posta em Ordem, Correcta, e Enriquecida de Grande Número de Artigos Novos e dos Synonymos por Theotónio José de Oliveira Velho”. Tomo I A-E; Tomo II D-Z. Lisboa: na Impressão Regia. Anno 1831. Com Licença.

SILVA, C.; CARVALHO, M.; TOLEDO, C. *Dicionário Universal de Curiosidades*. Comércio e Importação de Livros Cil S. C-F. Rua Martins Fontes, 159 – conj. 2-São Paulo, 1966.

### Etnografia

CASCUDO, Câmara. *Jangada – Uma Pesquisa Etnográfica*. Coleção “Vida Brasileira”, Ministério da Educação e Cultura, Serviço de Documentação, 1954.

### História e Historiografia

ASSIS, Virginia Maria Almoêdo de. *Pretos e Brancos: A serviço de uma Ideologia de Dominação (caso das Irmandades do Recife)*. Recife, 1988. Tese (Dissertação). Departamento de História - UFPE.

BARBOSA, Aldemir Dantas; ALBUQUERQUE, Maria Jaci Câmara de. *Elaboração de um Modelo de Previsão de Cheias do rio Capibaribe no Recife* – Recife, 1977. Monografia (Departamento de Geografia) - UFPE.

BURKE, Peter. *A História dos Acontecimentos e o Renascimento da Narrativa*. In: BURKE, Peter (org.). *A escrita da História: Novas Perspectivas*. Tradução de Magda Lopes.-São Paulo, Editora da Universidade Estadual Paulista. 1992, p. 327-348.

CARDOSO, Ciro Flamarion S & Brignoli, Héctor Pérez. *Os métodos da História*. Tradução de João Maia. – Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979. Pág. 348 – 406.

CARVALHO, Marcus J. M. *Liberdade: Rotinas e Rupturas do Escravismo no Recife, 1822 – 1850*. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 1998; *Idem*, “Os Caminhos do Rio. Negros Canoeiros no Recife na Primeira Metade do Século XIX”. In *Revista Afro-Ásia*, 19/20 (1997), 75-93. Pág. 82.

CARVALHO, Miranda. *A pluralidade de Pórts Marítimos no Brasil*. Boletim Técnico da Secretaria de Viação e Obras públicas. Ano VI. Volume X. Abr. Maio / Jun. de 1944. Pernambuco, Brasil.

CASTRO, Josué de. *A Cidade do Recife*. Ensaio de Geografia Urbana. Rio de Janeiro. Editora da Casa do Estudante do Brasil ( ECB ), Rio de Janeiro, 1956.

CONRAD, Robert. *Os Últimos anos da Escravatura no Brasil: 1850-1888*. Tradução de Fernando de Castro Ferro. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira; 2ª edição, 1978.

COSTA, José Cesio Regueira. *O Porto do Recife: Roteiro de uma Viagem através de sua História*. Arquivo Público do Recife. Fundação Joaquim Nabuco. Jan. / dez. 1952 – 1956. Brasil – Recife.

CAVALCANTI, Carlos Bezerra. *Diário Oficial do Estado de Pernambuco*, Recife abril de 2002. Seção Suplemento Cultural. P. 12-14.

DOSSE, François. *A História em Migalhas: dos “Annales” à “Nova História”*. Tradução Dulce da Silva Ramos; prefácio Elias Thomé Saliba.-São Paulo: Ensaio; Campinas, SP, Editora da Universidade Estadual de Campinas, 1992.

DHN. *Marinha do Brasil – Hidrografia e Navegação. 1876 – 1976*. Centenário de Fundação da DHN.

EMBAIXADA DA FRANÇA. *Missões Hidrográficas Francesas*. Disponível em: <http://www.ambafrance.org.br/abr/comunik/França-e-brasil.htm>.

FAORO, Raymundo. *Os Donos do Poder: Formação do Patronado Político Brasileiro*. – 13. ed. São Paulo: Globo, 1998. Vol. I e II.

FREYRE, Gilberto. *Sobrados e Mucambos: Decadência do Patriarcado Rural e Desenvolvimento Urbano*. 2 vols. Rio de Janeiro, José Olympio, 1977. *Idem*. *Um Engenheiro Francês no Brasil*. 2ª Edição, Rio de Janeiro. Ano, 1959.

GARNER, Lydia M. *Justiça Administrativa no Brasil do Segundo Reinado, 1842-1889*. Southweste Texas State University, XX international Congress Latin American Studies Association Guadalajara, México, 1997.

GUERRA, Flávio. *Arrecifes de Sam Miguel*. Série evocações Históricas do Recife (I). Secretaria do Interior e Justiça. Arquivo Público Estadual. Recife, 1954; *Idem*. *Velhas Igrejas e Subúrbios Históricos*. Série evocações Históricas do Recife (II). Departamento de Documentação e Cultura. Prefeitura Municipal do Recife.

GALVÃO Filho, Raphael Archanjo. *Estudos sobre Melhoramentos do Porto de Pernambuco, Causas das Cheias dos Rios que Desaguão no mesmo Porto e meio de Remove-las*. Arquivos, 1943 N. 03 / 04, 1870.

GAMA, J. Fernandes. *Memórias Históricas da Província de Pernambuco*. 2 vols. Recife, 1844; reedição: Recife, Arquivo Público, 1977.

GUSMÃO Filho, Jaime de Azevedo. *Risco Geológico no Recife*. In artigo para o 7º Congresso Brasileiro de Geologia de Engenharia. Poços de Caldas, Setembro de 1993.

HIGINO, Sérgio. *Para História do Porto*. Arquivos n. 03 / 04, 1943.

JABOATAM, Fr. Antonio de Santa Maria. *Novo Orbe Seráfico Brasílico ou Chronica dos Frades Menores da Província do Brasil*. Ed. Assembléia Legislativa do Estado de Pernambuco. Face-simele da Ed. De 1859-1862. Volume I, Recife, 1980.

LEONARDOS, Othon Henry. *Geociências no Brasil, a Contribuição Britânica*. Rio de Janeiro, outubro de 1970.

MAC CORD, Marcelo. *O Rosário dos Homens Pretos de Santo Antônio: Alianças e Conflitos na História Social do Recife, 1848-1872*. São Paulo, 2001. Tese (Dissertação) UNICAMP.

MATTOSO, Kátia M. de Queirós. *Bahia, século XIX: Uma Província do Império*. 2ª Ed., Rio de Janeiro. Nova Fronteira, 1992.

MELLO, Evaldo Cabral de. *Canoas do Recife: Um Estudo de Microhistoria Urbana*. In Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano. Publicação feita em Convênio com o Departamento de Assuntos Culturais do Ministério da Educação e Cultura. Vol. L. Recife, 1978; Idem. *O Norte Agrário e o Império: 1871-1889*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Brasília: INL, 1984; Idem. *Armadilhas da Palavra*. In: Folha Online, 24/10/1999. Disponível em: <http://www.uol.com.br/fol/brasil500/dc-4-4.htm>; Idem. *História da Navegação: A Vitória da Barcaça, A Cabotagem no Nordeste Oriental; A Aparição da Sumaca*. In: Continente Multicultural. Edição, nº 05, maio de 2001.

MELLO, José Antonio Gonsalves de. *Cartografia Holandesa*. Recife, Parque Histórico Nacional dos Guararapes / IPHAN / MEC, 1979. Idem. *Fontes para a História do Brasil Holandês: 1. A Economia Açucareira*. Parque Histórico Nacional dos Guararapes / MEC / SPHAN / Fundação Pró-Memória. Recife, 1981.

MELO, Mário. *Recife e sua Evolução*. In “Porto do Recife”. Recife, 1933.



MELLO, Virgínia Pernambucano de. *Água Vai! História do Saneamento de Pernambuco: 1537 – 1837*, Companhia Pernambucana de Saneamento, 1991.

MENEZES, José Luiz Mota. *Atlas Histórico Cartográfico do Recife*. Prefeitura da Cidade do Recife UBR. Fundação Joaquim Nabuco. Editora Massagana. Recife; Idem. Recife 1630. In BRANDÃO, Sylvana (org). *Brasil 500 anos: Reflexões*. Recife, Editora Universitária da UFPE, 2000, p. 411-419.

MILFONT, Magna. *A porta de Aguada dos Arrecifes de Percaauri*. Recife, 2000. Monografia (Departamento de História) – UFPE. Idem. *Ancoradouros, Portos, Cais e Passagens Fluviais no Recife Oitocentista: Crônicas, Posturas Municipais e Relatórios, 1830-1860*. Apresentado no VII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, Realizado em Salvador, Bahia no Período de 15 a 18 de outubro de 2002. CD-ROM; Idem. *Uma Cidade que Emerge das Águas: A Influência do Transporte Fluvial na Formação do Território Urbano, Recife 1835-1860*. Apresentado no X Encontro Nacional da ANPUR, Realizado em Belo Horizonte no Período de 26 a 30 de maio de 2003; Idem. *As Canoas Negreiras no Recife Oitocentista: Permanências e Rupturas na Organização do Transporte Fluvial*. Apresentado no XXII Simpósio Nacional de História, Promovido pela Associação Nacional de História – ANPUH, João Pessoa/PB, 27/07 a 1/08 de 2003.

MINISTÉRIO DA MARINHA. *Subsídios para História Marítima do Brasil*. – Estado Maior da Armada. Divisão de História Marítima E. M. 4. Volume III. Imprensa Naval. Rio de Janeiro, 1940.

ORLANDO, Arthur. *Porto e Cidade do Recife*. Pernambuco, “jornal do Recife”, 1908.

OLIVEIRA, Valdemar. *Geologia da Planície do Recife: Contribuição ao seu Estudo*. In tese de concurso à cátedra de História Natural da Escola Normal Oficial de Pernambuco. Oficinas Gráficas do Jornal do Commercio. Recife, 1942.

PEREIRA, Nilo et alii. *Um Tempo do Recife*. Recife, Edição do Arquivo Público Estadual, Secretaria da Justiça, 1978, 479p.

PINTO, Estêvão. *O pôrto do Recife e sua Evolução Histórica*. In “Pôrto do Recife”. Recife, 1933.

PORTO, Jose das Costa. *O Açúcar num Documento Colonial*. Centro de Estudos de História Municipal; Fundaca, 1984.

RAMBELLI, G.; TOMAZELLO, M.; CAMARGO, P. B de. *A canoa Monóxila Indígena de Bragança Paulista: Uma Análise Arqueológica Interdisciplinar*.

Comunicação para a X Reunião Científica da Sociedade de arqueologia Brasileira, Recife – UFPE, 20 a 24 de Setembro de 1999.

RÊGO, M. A. de Moraes. *Os Assoramentos no Pôrto do Recife*. In Boletim Técnico da Secretaria de Viação e Obras Públicas. Vol. IX / ano V / Out. Nov. Dez. de 1943 – Pernambuco, Brasil.

REIS, João José. *Notas sobre a escravidão na África pré-colonial*. Estudos Afro-Asiáticos, n.14. Idem, *Nas Malhas do poder escravista: a invasão do candomblé do Accu*. In: - Negociação e Conflito. A resistência negra no Brasil escravista. São Paulo: Cia. Das letras, 1989.

RIBEIRO, José Júnior. *O Brasil Monárquico em Face das Repúblicas Americanas*. In publicação para o livro *Brasil em Perspectiva*. In Mota, Carlos Guilherme (org.). *Brasil em Perspectiva*, 17ª Edição, p. 152.

ROCHA, Tadeu. *Roteiros do Recife: Olinda e Guararapes*. Terceira Edição. Ano, 1989.

RODRIGUES, José Honório. *Teoria da História do Brasil: Introdução e Metodologia*. 5ª edição atualizada. São Paulo, Ed. Nacional, INL, Brasília, 1978.

SETTE, Mário. *Porto do Recife*. Recife: Prefeitura Municipal do Recife. Diretoria de Documentação e Cultura, 1945; Idem. *Terra Pernambucana*. Coleção Recife Vol. XV. 10ª edição. Recife, 1981. Idem. *Arruar: História Pitoresca do Recife Antigo*. Coleção que não conhecemos. Segunda Edição. ECB aumentada. Rio de Janeiro, 1988. Idem. *Maxabombas e Maracatu's*. Edições Cultura Brasileira. Idem. *Terra Pernambucana*. Coleção Recife. Vol. XV. 10ª edição. Recife, 1981.

SMITH, Robert. *Arquitetura Civil no Período Colonial*. In arquitetura Civil – textos escolhidos da Revista do Patrimônio Histórico artístico Nacional. São Paulo: Mec/Iphan/Fau-Usp, 1981.

SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a Festa e o Rito: Uma Etnografia Histórica sobre as Gentes do Mar ( Sécs. XVII ao XIX )*. – Campinas, SP: Papyrus, 2001. – ( Coleção textos do tempo ).

SOUZA, Marina de Mello e. *Reis Negros no Brasil Escravista: História da Festa de Coroação de Rei Congo*. – Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.

VARZEA, Affonso. *Geografia do Açúcar no Leste do Brasil*. Rio de Janeiro, 1943.

Z Aidan, Noemia Maria. *O Recife nos Trilhos dos Bondes de Burro, 1871-1914*. Recife, 1991. Tese (Mestrado) – MDU, Departamento de Arquitetura e Urbanismo - UFPE.

ZANCHETI, Sílvia Mendes. *O Estado e a Cidade do Recife, 1822-1889*. São Paulo, 1989. Tese (Doutorado) - Fausp.